KOKU-FAN
昭和55年10月1日発行(毎月1回1日発行)第29巻・第10号
昭和29年6月25日 日本国有鉄道特別承認雑誌第2836号
昭和30年3月24日 第三種郵便物認可
$5.00 october 1980

航空ファン 10

●グラフ特集・超音速の夜明けF4Dスカイレイ
●FB-111, B-1と米戦略爆撃機の将来
MODELLING MANUAL・疾風



NEC BEST FOCUS'80



VIA AHPA

PHOTO PETER GREVE



5月30日から6月7日にかけて，デンマーク国境に程近い西ドイツ海軍のNASエッゲベックにおいてAFNORTH（北ヨーロッパ連合軍）の戦術航空偵察演習“ベスト・フォーカス'80”が開催された。この演習はAFNORTHを構成する西独海・空軍，ノルウェー空軍，デンマーク空軍がホストとなり，英・米・加3国から各1個飛行隊をゲストに招き，コンペティションを通して，相互の技術向上，情報の交換を行なうもので，2年に1度，AFNORTHの各基地で開かれる。今回はNASエッゲベックが選ばれ，北ヨーロッパの短い夏のはしりとも思える好天の中，ドイツ，オランダ，デンマーク領内の陸上，あるいは海上のターゲットに対し目視あるいは写真偵察にと，日頃の技を競い合った。なお参加機は次の通り。

ノルウェー空軍No336Sqn.（RF-5A），デンマーク空軍EsK729（RF-35ドラケン），西ドイツ海軍1./MFG2（RF-104G），同空軍AKG52（RF-4E），カナダ国防軍No434Sqn.（CF-5A），RAF No41Sqn.（ジャガーGR.1），USAF アリゾナANG.187TRG./160TRS（RF-4C），RAF No39Sqn.（キャンベラPR.9）

↑カナダ国防軍No434Sqn.のCF-5A偵察型（s/n 116769），エンジンをオレンダ製J85-CAN-15に換装した性能向上型で，2ポジション前脚や空中給油プローブを持ち，偵察用機首を装備できる。写真右は“434”のユニット・マーキング“セイリング・シップ”。



PHOTO IAAP



PHOTO: PETER GREVE


PHOTO: MAP

Excercise Best Focus 80, Previously known as Big Click, was held during the period from May 30th to June 7th at NAS Eggebek, West Germany, home of the 2nd Marine Air Wing. Objective of exercise was to test the Sqdns capabilities of accurate and timely intelligence as well as to provide the opportunity for exchange of information between the participants. The units from Royal Norwegian AF, Royal Danish AF German Navy and AF were participated with quest units from U.K., U.S.A., Canada in the excercise.







PHOTO AIPA

AFNORTHの戦術偵察コンペティションは1965年に始まり，"ビッグ・クリック"と呼ばれ毎年行なわれていたが，1970年からは隔年（偶数年）開催となり，前回（1978年）からは名称も"ベスト・フォーカス"と改められた。この演習においては，AFNORTH指揮下の飛行隊が持ち回りでホスト・ユニットを務め，基地を提供する。今回はエッゲベックのMFG2と，お隣りレック基地のAKG52がホスト・ユニットとなった。ちなみに前回はデンマーク空軍No.336Sqnのホームベース，リッジ基地で行なわれた。

↑飛行を終え，エッゲベック基地の誘導路をタキシングするAKG52 RF-4E-45-MC（シリアル3579）。機体そのものは自衛隊のRF-4Eと大差ないが，低高度ステーションにKA-56パノラミック・カメラを，サイド・ステーションにKS-87Bをという独特のカメラ配置をしている。また，胴体下にはB28，B43，B57などの戦術核爆弾が搭載できる。このAKG52は今回の演習のホスト・ユニットのひとつであり，1952年，ここエッゲベックにおいてRF-84Fにより発足した。現在はエッゲベックの西18kmに位置するレック基地に駐留しており，1971年からRF-104に替え配備を開始したRF-4Eを運用する。なお右はAKG52のエンブレム。

←"ベスト・フォーカス"期間中にエッゲベックを訪れたUSAFE，26TRWのRF-4C-40-MC（68-595）。26TRWは西ドイツのツバイブリュッケンに駐留するAFCENT／4ATAF指揮下の偵察部隊。この機体はT.O.1F-4(R)C-622により，AN／ARN-92 LORAN-Dを装備した機体で，胴体背部と機首上面にアンテナを増設している。なお，米空軍はこの"ベスト・フォーカス"にレギュラー・ユニットを参加させておらず，前回のネバダANG，152TRGに続き，今回はアラバマANG，187TRG／160TRSのRF-4Cを参加させた。（9月号18ページ参照）


21 18
MARINE


PHOTO PETER GREVE









↖今回のホスト・ユニットである1/MFG2所属のRF-104G（s/n2118）。F-104Gとしてフィアット社で生産された機体で、前脚収納部後方とインテイク前方にカメラ窓を持ち、機関砲発射口はカバーでふさがれている。

←今回の"ベスト・フォーカス'80"にレフェリー役として参加したRAF, No.1 Grp. No.39Sqn.のキャンベラPR.9（XH175）。ロンドンの北、ウィトン基地から飛来したもの。

←エッゲベックに着陸するデンマーク空軍、Esk729のRF-35ドラケン（AR-114／35-114）。機首に5台のカメラを装備するほか、主翼付根部には30mmADEN砲2門を装備している。

↑ノーフォークのRAFコルティシャル基地から参加したゲスト・ユニット、No.41Sqn.のジャガーGR.1（XZ116）。ジャガー自体には偵察カメラは装備されていないが、機名（GR.1―Gは対地攻撃、Rは偵察）が示すように、偵察ポッドの運用能力は全機が備えており、写真の機体も装備している。なお同機には尾翼にAKG52のエンブレムが、増槽にも黒豹の足跡（？）が描き込まれている。

セスナOA-37Bドラゴンフライ
"Dragonfly into FAC"

ANG、AFRESで"攻撃機"として使用されてきたセスナA-37は、昨年から新しいミッション、FACを与えられた。ここに紹介するのは、その最初の飛行隊、182ndTASGの転換訓練中の姿である。

PHOTO KOKU-FAN/K.TOKUNAGA



ベトナム戦終了後、レギュラーユニットから退き、AFRESおよびANGの主力近接支援攻撃機として5個飛行隊が維持されてきたA-37は、予備役に対するA-10の配備が進んできたため、ANGからは今年の6月で"攻撃機"としては完全に引退、AFRESでも2個飛行隊が今年中に、残る2個飛行隊も来年中にはA-10への改編が行なわれる。このためアメリカ予備役軍では、これらのA-37を前線航空管制"FAC"に転用することを決定し、ANGで維持している6個の戦術航空支援部隊、TASG/Wに配属することになった。そして昨年12月、イリノイANGの182nd TASGが、メリーランドANGの175th TFGから、ウィスコンシンANGの128th TASWが、ニューヨークANGの174th TFWから、それぞれ最初のA-37Bを受領、O-2AからA-37Bへの改編作業を開始した。

ここに紹介する182nd TASGは、イリノイ州中部の町ピオリアのグレーター・ピオリア空港に駐留している部隊で、今回A-37Bの配属を受けたのは、その傘下の169th TASSである。同隊が編成されたのは1946年5月24日のことで、現在の169th TASSとなったのは、1969年5月のことである。そして1971年にU-3からO-2へと機種変更を行ない、今回のA-37の配属となったもので、同隊がジェット機を受領するのは、1958年から1959年まで使用されていたF-84F以来のことである。またFAC機として使用されることになったため、A-37BはOA-37Bと改称されたが、機体や装備は攻撃として使用されていた当時と同じで、特にFAC用機としての改造は施されていない。



←今回の航空ファンの取材に協力してくれた182nd TASGの3名のパイロット。左からマジソン大尉，ブルー大佐，ブリベット少佐。中央のブルー大佐は182nd TASGの司令官で，現在ではF-84F時代から同隊に所属していた唯一のパイロットである。

↑グランドクルーの誘導でフライトラインからタキシーアウトするOA-37B。現在182nd TASGは，25機のOA-37Bを装備しているが，その任務の性格上，前線用の通信装置などはもちろん，多くのトラックやジープなどの車両を持っている。

↓飛行訓練を終えてグレーター・ピオリア空港に着陸する182nd TASGのOA-37B。




098
CONTROL
VALVES



182nd TASGでのOA-37Bの評判は良好で、航空ファンのインタビューに応じてくれた同隊のオペレーション・オフィサー、フランク・レザック少佐は、以下のように語ってくれた。

「なんといってもOA-37の最大の特長はその操縦性の良さだね。知ってのとおりOA-37は練習機のT-37から改造されたものなのだけれども、エンジンはなんとT-38と同じJ85なんだ。つまり小型の機体に強力なエンジン、これがOA-37の特長を形作っているといえるね。それともう1つは、このJ85の反応の早さ。スロットルの動きに合わせて実に敏感に反応するんだ。我々は175th TFGからA-37を受け取ったんだが、彼らの中にもA-37を懐かしがっているものもいるみたいだね。まあA-10はビッグガンを持っているから対地攻撃にはよいだろうけど、パイロットにとってはやはり飛ぶのが楽しい機体のほうが評判がよくなるね。その点OA-37は最高。多くのパイロットがこの機体をスポーツカーと呼んでいるのからも分かるだろう。特にこれは我々がこれまで使っていた機体がO-2だったせいもあるんだけれど、OA-37の離陸の容易さは魅力だね。それこそスロットルを絞ると石のようにランウェイ目がけて落ちていくんだ。それと推力変更装置。これのおかげでタッチ・アンド・ゴーは非常に楽だね。スロットルを60%にしたまま、これで推力を横に逃して進入、タッチダウンの瞬間に戻すと実にスムーズに加速するんだ。まあ以上の話でジェット機のA-37が、FACの任務に適しているかどうかという問いに対する答えもわかってくれると思うね。OA-37は、O-2と同等どころか、その進出能力の高さから必ずそれ以上のFAC任務に対する成果を上げることが可能だと思うよ。これは我々がバークスデイール空軍基地で訓練を受けて第1日目にもう悟ったね。OA-37はFACに最適の機体だと。まあO-2に劣る点といえばジェット機だから完備した滑走路の基地にしか進出できないこと。あとこれはFACの任務についていえば問題ないんだが、空中給油が受けられないので海外などへの展開能力が若干劣ること。つまり空中給油装置は付いているんだが、機体が小型のためにKC-135の後方を飛行すると後流で押し下げられてしまい接近することができないんだ。これはKC-97がまだ使用されていた頃には可能だったんだけどね」

The Cessna A-37 which has been flown by both ANG and AFRES as "attacker" was given new FAC (Forward Air Control) mission beginning last year. Introduced here a selective views of transitional training recently carried out by the 182nd TASG of Illinois ANG, the first A-37 FAC squadron. The sequences were photographed by a Koku Fan photographer who had a golden oppotunity of flying aboard an A-37. The flight began from the runway of Great Peoria Airport by a pair of 182TASG's A-37s under the control of Col. Blue, CO 182TASG, accomplish FAC mission, particularly to locate a target on ground, separation by 3km between two aircraft had to be kept reducing air-to-air shutter-chance. In fact, picture-taking was done only during the final approach back to the airport when both aircraft closed in. "OA-37 is distinguished with its excellent controllability," said Maj. Rezak who also emphasized its powerful and quick-response engine J85 also equipped in T-38.





182nd TASSでは航空ファンのために、訓練で忙しい中を同乗取材を特別にアレンジしてくれた。飛行は2機で約3kmの間隔をとって飛行し、地上の目標を発見するというFAC独特のもので、1.5時間の飛行であった。そのため編隊を組んだのは、グレーター・ピオリア空港にアプローチした時だけ。空撮としては不本意なものに終ってしまったが、その飛行ぶりはA-37の操縦性の良さを十分認識させるものであった。

↑コース変更地点の川を発見、3km後方を飛行するブルーム大佐機にブザーで信号を送ってOA-37を左へバンクさせるプリベット少佐。FACの訓練中の航法は、そのほとんどが地上の目標物に対する目視で行ない、コース変更地点以外では直線で飛行する。

↗プリベット少佐機の後方にフォーメートアップしたブルーム大佐機。

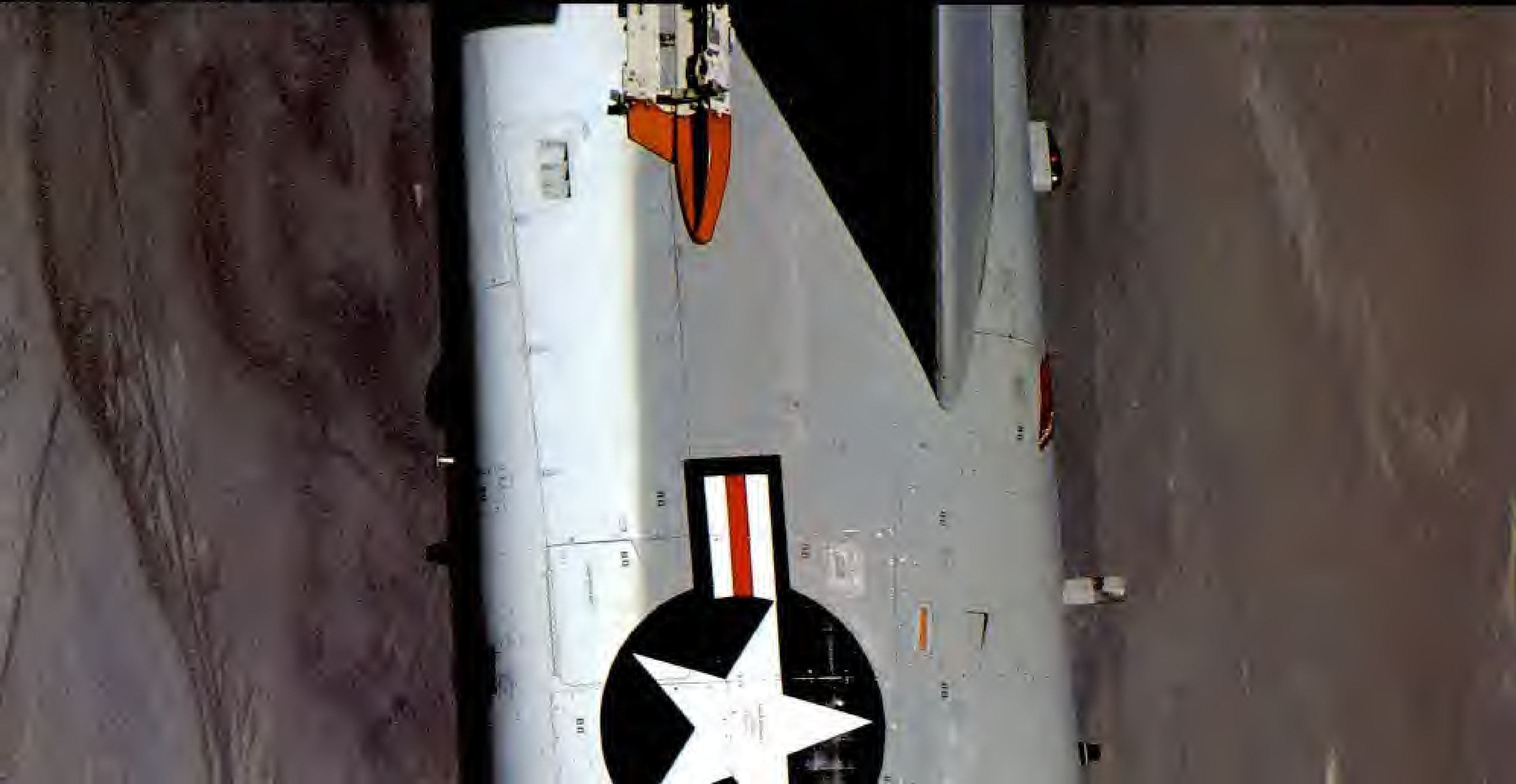
➡182nd TASSのフライトラインを後方に見ながらグレーター・ピオリア空港にアプローチするOA-37B。なお182nd TASSでは、現在パイロットの転換訓練中のため、2名のパイロットで飛行しているが、訓練終了後はA-37と同様に1名のパイロットだけで運用される。


IL
098
098


IL
098
098

CORSAIR IN THE SKY

PHOTO ROBERT L. LAWSON




402
JET
DANGER
INTAKE
DANGER

CORSAIR IN THE SKY





(Preceding Pages) VA-304 A-7B comes close to VAK-308 tanker for refuelling. (Top Left) A pair of VA-304 A-7Bs returning to Fallon from Alpha Strike. (Top Right) A trio of VA-303 "Cannons" A-7Bs carry Mk75 practice bombs enroute to training target in the Nevada desert.
(Bottom) Three VA-305 A-7Bs on run-in to target with Mk82 "Snake Eye" bombs at low level.







米海軍には現在12個の空母航空団があり，1,000機におよぶ航空兵力は世界の海を制覇しているといっても過言ではない。その空母航空団を支える陰の存在として，予備役空母航空団，いわゆるCVWRの存在も忘れてはならない。ここでは，太平洋，大西洋におのおのひとつずつあるCVWRのうち，太平洋艦隊に所属しNASアラメダほかに展開するCVWR-30のACDUTRA（Active Duty For Training－現役復帰訓練）の模様を本誌特約カメラマン，ロバート L.ローソン氏のエア・トゥ・エアで追ってみよう。

（14ページ）給油プローブを出し，KA-3Bに接近するA-7B。CVWR-30の第4飛行隊，VA-304のXO（副官）機。

⬆ACDUTRAの行なわれたネバダ州NASファロン上空を飛行するVA-304"Firebirds"のA-7B（410／154549，402／154505）。ACDUTRAは年1度行なわれ，現役復帰に備える。

⬅MERにMk 82SE 500ポンド爆弾とBDU-33／B訓練弾を搭載，ファロン射爆場へ向うVA-305"Lobos"のA-7B（512／154547，500／154545，505／）。

⬆予備役ならではのとびきり派出なマーキングを施したVA-303"Cannons"のA-7B（310／154485，303／154552，305／154550）。（46ページ参照）

KF SPECIAL FILE

PHOTO PETER G...



...as a target-drone at ha...
Weapon Center located at NAS China Lake, Califo...

C-130E from 37TAS/435TAW at Rhein Main AB, West Germa...
camouflage using tan and yellow(presumably FS 30219 and 30...



⬆カリフォルニア州NASチャイナ・レイクのNWS（海軍ウエポン・センター）で標的機として使用され続けているQF-86H-5-NH（52-2090）。ブロック-5の1号機である本機は，30年近く空にあったことになる。キャンピー下のミサイルを型どったスコアに注意。

⬆西独 RHEIN MAIN 基地に駐留する435TAW/37TASのC-130E(69-6581)。タンおよびイエロー（FS 30219と30400と思われる）の迷彩機。

⬇ベルギーのほぼ中央に位置するBeaurechain 基地のNo.1 Wing，No.350Sqn.のTF-104G-LO（FC-01/64-15104）。ベルギー空軍基地が受領した12機のTF-104Gの1号機で，No.1および10Wingにおいて機種転換訓練に使用されていたが，両Wingとも近くF-16に改変されるため，本機もF-16Bにその座を譲ることになるだろう。なお，インテイクのエンブレムは公式なものではないが，No.350Sqn.を表している。

The first of twelve TF-104Gs delivered to Belgium AF assigned to its No.350 Sqdn of No.1 Wing stationed at Beaurechain AB, located in the Central area of Belgium.

PHOTO: VAN HERIN...





PHOTO M.F. HENNING

F-105G-1-RE from 562TFS/35TFW, the only Thud Squadron left to USAF under the command of TAC. The sharkmouth differs from that of wildweasel.



PHOTO FRANK B MORMILLO

F-105B-20-RE from 466TFS/305TFW in the foreground shows its personal marking, while F-105D from 457TFS/301TFW sits on the other side.

⬆現在TACに残る唯一の"Thud"飛行隊、35TFW/562TFSのF-105G-1-RE（62-4300）。機首のシャーク・マウスは、ワイルドウィーゼル・マウスとは異なる。後方は561TFSのF-4E-45-MC（69-7583）。

⬆6月号のAFファイルでオーバーオール・カムフラージュを施したAFRESのF-105Hを紹介したが、その一方ではパーソナル・マーキングを施した写真のような機体が並んでいるところがいかにも予備役らしい所以。手前の機体は305TFW/466TFSのF-105B-20-RE"Perry's Cherry"（57-5813）と301TFW/457TFSのF-105D（シリアル不詳）。右はF-105Bのパーソナル・マーキングで左前輪扉に描かれている（右側はイラストのみ）。F-105Dの尾翼には白でテキサス州の地図が描きこまれている。

⬇レッドフラッグ80-4に参加した49TFW/7TFSのF-15A。キャノピー下にはイーグル・ヘッドを描きこんでいるがこのマークは少なくともレッドフラッグ参加機にはすべて描きこまれている。

⬊レッドフラッグの仇役、57TTW/64FWSのF-5E（74-1541）。キャノピー下にはさまざまな"イタズラ書き"が描き込まれており、ハリアーやイーグルとのDACTを表わすものも見られる。



Personal marking painted on the ... wheel well door. PHOTO FRANK B MORMILLO



... on F-15A participated in Red Flag 80. PHOTO FRANK B MORMILLO



F-5E played opposed ... in Red Flag ...

A-10 from 66FWS/57TTW under the command of AFTFWC at Nellis AFB

PHOTO ROBERT P MORRISON





The emblem of 66FS flew under the command of 57FG over Italian front during WWII began appearing

PHOTO ROBERT P MORRISON

⬆⬅ネバダ州ネリス空軍基地の空軍戦術戦技センター（AFTFWC）指揮下の57TTW/66FWSは，A-10のウエポン・システムに関する実用評価および教官養成を主任務とする飛行隊で，1977年，A-10を受領している。66飛行隊といえば第2次大戦末期，イタリア方面で活躍したかつての66FSを思い浮べる方も多いかと思うが，最近，写真のように66FSのエンブレムがA-10にも描かれるようになり，同じサンダーボルト（1945年当時，66FSはP-47Dを使用していた）に受け継がれるというのもおもしろい。

⬇アンドリュース空軍基地へ着陸する米陸軍デモンストレーション・パラシュート降下チーム"ゴールデン・ナイツ"のC-7A-DH（57-1083）黒，金，白のビーシー・カラーに身を包んだシックな機体

⬇現在稼動状態にある唯一のエセックス級空母，CVT-16，USSレキシントンに搭載されているC-1A（136778）"Blue Ghost＃3"。ドビンズ空軍基地のオープン・ハウスに展示された機体で，"レックス"のCOD（艦載連絡輸送機）として，支援任務に従事している。

C-7A-DH(57-10-83) assigned to the "Golden Knights", the popular sky-diving demonstration team of U.S. Army, on its final approach to runway of Andrews AFB. Note its typical Army camouflage.



PHOTO PICCIANI AIRCRAFT S

C-1A "Blue Ghost # 3" assigned to USS Lexington its met with public during the open-house at Dobbins AFB.





海軍航空部隊は混合で活躍した

F-86と朝鮮戦争第6回は，海軍の空母艦上機隊を追ってみよう。⬆1951年春，米空母ボクサー艦上でHVARロケットとナパーム弾を搭載してスタートラインに向かうボートF4U-4コルセア戦闘機。黄色のスピナーはVF-884のシンボル。
⬇USSフィリピン・シー艦上で翼を休めるF4U-4コルセア。翼下面のロケット発射用レールと翼前縁のガンポートの周囲のいたみ方から，出撃のはげしさを知ることができる。

PHOTO VIA LARRY DAVIS

(1) F4U-4 Corsairs, armed with HVAR rockets and napalm, la from USS Boxer in the Spring of 1951. The yellow spinner the squadron marking of VF-884.

(2) An F4U-4 Corsair sits with wings folded on the deck of Philippine Sea. Note the underwing rocket launch rails and smudges around the gunports.





⬆ガイデッド・ミサイル・ユニット90所属のグラマンF6F-5K。同機はダグラスAD-2から発射されたドローンを射撃する（ボクサー艦上）

⬇USSボノム・リチャード艦上のAD-2スカイレイダー（VA-75所属）。同機はその性能から、ダンプトラックと呼ばれて親しまれていた。

(3) An F6F-5K from Guided Missile Unit 90 sits on the catapult of USS Boxer. After launching, an AD-2 Skyraider will guide the drone to its target the Hungnam Bridge in North Korea.

(4) An AD-2 from VA-75 taxis across the flight deck of the USS Bon Homme Richard. The AD Skyraider was known as the 'dump truck of the fleet' due to its great ordnance capacity which easily surpassed that of World War 2 B-17 Flying Fortresses.

4





↑U.S.S.ボクサーの左舷エレベーター上のグラマンF9F-2パンサー。同機はVF-721所属で、主翼下にHVARロケットを搭載している。HVARはコンクリート破壊用にエクステンダー・ノーズをつけている。
↓ボクサー艦上でカタパルトに誘導されるF9F-2。後方デッキF4Uコルセアがエンジンをウォーミング・アップして出撃にそなえている。レシプロ機とジェット機が混載されているめずらしいショット。

(5) A very pretty F9F-2 from VF-721 on the port elevator of USS Boxer. Note that some of the HVAR rockets have extended noses for penetration of concrete defenses.

(6) F9F-2s await their turn to pull onto the catapults of USS Boxer. Note the [illegible] F4U-4 Corsairs warming up their engines on the after deck.





↑朝鮮戦争中に、米海軍と空軍の共同作戦統FAC機（前線航空管制）として参戦したノースアメリカンSNJ-5。当時は共同作戦にそなえてジョイント・オペレーション・センターが韓国内に設けられていた。コクピット横と垂直尾翼にはJOC KOREAの文字がある。

→USSボクサー艦上からレスキューミッションに出動するシコルスキーH-5ヘリコプター。艦上機の離着艦事故にそなえてヘリコプターがレスキューフライトをするのは今日でもかわりない。同機の活躍はジェームズ・ミッチェナーのトコリの橋に多くが語られている。

↓米海軍ジェット戦闘機は、先のパンサーと、マクダネルF2Hバンシーが主流をなしていた。写真は機首に6台のカメラを搭載した写真偵察型F2H-2P（VC-61所属）。武装をもたない偵察機は、最も危険な飛行といわれている。





(7) An SNJ-5 from the Joint Operations Center — Korea, in flight over Japan in 1950. The SNJ-5 is the same as AT-6 and performed the duty of forward air control in Korea. Joint Operations Center Korea was responsible for coordinating Navy and Air Force missions.

(8) An H-5 helicopter waits for the signal to launch from USS Boxer in the summer of 1952. A rescue helicopter always stood by in case of a crash while takeoff or landing operations were going on.

(9) PP on the tail means this is an F2H-2P photo recon aircraft from VC-61. Photo recon missions were the most dangerous as these pilots had no guns to protect themselves with.

F-111 MOUNTAIN HOME

ユニオン・パシフィックの線路とともに、アイダホ州を東西に走るインターステーツ84のほぼ中間点、グレート・ソルト・レイクをその源としてやがて太平洋に注ぐスネーク・リバーが蛇行を始めるあたりに位置する小さな町。ベトナム戦たけなわの頃、タイのタクリへ進駐し、17機のミグを撃墜した歴戦のウイング366TFWガン・ファイターズの現在のホームベース、マウンテンホームだ。以下ここに紹介するのはF-111へと改変し、日夜ロッキーを相手に猛訓練に励む現代のガン・ファイターズ達の姿である。

PHOTO I.MITSUI



366TFWには91年まで訓練部隊を含めて4個飛行隊が維持されていたが、現在では389TFS、390、391TFSの3個に減少している。これはTACの新電子戦機EF-111A配備の影響と思われるが、ちなみにEF-111Aの最初の飛行隊は2年後、ここマウンテンホーム空軍基地で編成されることになっている。





雨あがりのエプロンに集う366TFWのF-111A群

F-111 MOUNTAIN HOME

Currently the 366th Tactical Fighter Wing is the only F-111A Wing with its homebase at Mountain Home AFB, Idaho. Equipped with F-4 Phantoms the Wing participated in the Vietnam war operating out of Takhli RTAB, Thailand and credited itself with 17 MiG-kill. Upon returning home in October1972 the unit became the Aardvark Wing and received F-111Fs which were replaced with F-111As in 1977. Now the Wing maintains 389TFTS, 390TFS, and 391TFS under its command.





F-111A(67-079)の機首に描かれたジャイアント・ボイス78のマーク







主翼を72°の最大後退角に折りたたんだ363TFS/67-0111A F-111は油圧の関係で駐機中は、主翼を全開の16°に展開させておくことが義務付けられており、この時主翼を折りたたんでいたのはこの機体だけであった。



SACの爆撃航法競技会ジャイアント・ボイス'78にTACを代表して出場したF-111A(67-079)。垂直尾翼には分遣隊各飛行隊分のユニットカラーが塗られている

イラストレイテッド・第二次大戦機

WWⅡ A/C, ILLUSTRATED



疾風をはじめ、終戦間近になって生産された機体の塗装はひどいものだったと聞く。色合いはマチマチ、塗料もかなり粗悪なものを使っていたらしい。事実、終戦直後、飛行機の塗料を失敬して塗ったという家の屋根を見たことがあるが、塗っていくらもたたないというのにガサゴソはがれてしまっていた。当然ながら疾風や五式戦の写真はどれを見てもハゲチョロだらけの機体が多い。まして、終戦まで生き残って戦い続けた機体ときたら……。図は19年7月、16機撃墜のトリプル・エース代永少佐を初代隊長に編成された飛行第101戦隊の所属機で、超低空タ

弾攻撃や義烈空挺隊掩護作戦など終戦直前まで
大奮戦した。また、不時着したパイロットが
上部隊と合流して戦果をあげるなど101戦隊
関するエピソードにはこと欠かない。塗色は
面灰緑の機体が多く、上面は茶と黄の強い
緑色で、私の見た機体もまさにその色であっ
ただほかの機体と変っているのはプロペラの
で、濃緑に近い灰色に少し茶を混ぜたような
機独得の色だった。また、キ51の一部にも同
の塗装を施した機体があったという説もある
脚収納部やコクピット内部は初期生産型つま
（昭和19年いっぱい）では基本通り青竹であ

中島 4式戦闘機 疾風



NAKAJIMA Ki-84 (FRANK)

たが，20年になると塗装する余裕もなくなってしまい，計器盤やパネル類が雑に黒く塗ってあるほかは，すべて無塗装という状態であった。消耗品と化した飛行機の悲劇だろうか…。頭あての前後には防弾板があるが，重量軽減のため多くの機体ははずしていったらしく，知人は今でも持っている。なお，頭あて左横のブザーは今まで燃料警告ブザーとされていたが，実は着陸態勢でフラップを出し，脚に支障があると鳴る警告ブザーであった。

NAKAJIMA Ki-84 HAYATE (FRANK) Immediately after the WWII, as shacks mushroomed in bombed-out residence area in Tokyo I became to note the waves of colorful zinc roofs surrounding us. Somehow the color used were familiar to me. Later I discovered that the paint from aircraft plant black-marketed had been used to color these roofs. A friend of mine who had similar roof on his house was not too impressed of paint quality. It easily came off. No wonder the most of planes we saw in final phase of war appeared to have had severe wornout surface. The Hayate illustrated in above is the aircraft of Major Shitomaga, the first CO of 101st Sentai that participated in the Philippines campaign. As to the Hayate's color scheme it was distinguished with Greenish-gray mixed with a bit of brown on propellers, though a few Ki-51s had similar prop-color. The earlier version had Bamboo-green cockpit which later became unpainted except instrument panel in black. On the left-side of headrest on pilot seat a flap warning buzzer was mounted. (By Ichiro Hasegawa)

USAF & U.S. NAVY JET FIGHTERS
超音速の夜明け
シリーズ・アメリカジェット戦闘機 2 〔解説　山内秀樹〕



雲海をはるかに見下し，第6艦隊の防空任務にあたる攻撃空母フォレスタル(CVA-59)搭載，VF-102所属のF4D-1セクション(AJ-109/134803，AJ-113(134841)。1960年4月25日の撮影だが，当時CVA-59艦上のCVG-8の全天候迎撃任務を一手に引き受けていたDIAMOND BACKSを示す。白ダイヤの並んだエンジニア・レッドの帯が，フィン，背部及び増槽に描かれている。

DOUGLAS F4D SKYRAY



米海軍史上唯一の純デルタ翼実用艦上戦闘機となった，ダグラスF４D（1962年９月にF-６と改称）スカイレイの歴史は，第２次世界大戦の傷も癒えきらぬ1947年６月25日に始まる。この日，米海軍はダグラス社に対して，デルタ翼ジェット戦闘機の研究開発契約を結んだ。ドイツの降伏により入手できた無尾翼デルタ翼の基礎研究の実績に，エド・ハイネマンを筆頭とするダグラス社の設計陣は，D-571の設計を進め，これが翌1948年12月16日のデルタ翼艦上迎撃戦闘機XF４D-1の開発契約へ発展した。計画されていたJ40エンジンの遅れにより，アリソンJ35-A-17（MAX：5,000ℓb）を装備した２機のXF４D-1の第１号機は，1951年１月25日に初飛行，翌52年２月にはようやく完成したウエスティング・ハウスXJ40-WE-6（MAX7,000ℓb）に換装して，試験飛行を続行，同年中には音速も越えた。しかし，デルタ翼を以って良好な離着艦性能，即ち低速飛行を行なうためには，大迎角をとらざるを得ず，その抵抗増加に抗して，いわゆる推力曲線のバック・サイドの操縦が要求された。これを満たすため,エンジンを再びアフターバーナ付のJ40-WE-8（MAX11,600ℓb）に換装したが，離着艦性能向上のための推力増加は即，速度性能の向上となって結実し，1953年10月３日には３㎞コース1,212.2㎞/h，同16日には100㎞周回コースで1,171㎞/hの速度世界記録を樹立するに至った。しかしJ40のエンジンの不調から，1953年６月同じくJ40の不調に悩むA３Dスカイウォリア重攻撃機とともに，P&W J57に換装する方針が決定し,J57-P-2（MAX14,500ℓb）装備の量産型F４D-1は，1954年６月５日に初飛行した。これにはJ40の代替エンジンを配慮して，エンジン・スペースを広く取ったハイネマンの設計が効を奏したわけで，大改造を加えることもなく行なえたパワー・アップによる性能向上は著しく，1955年２月23日には，高度10,000ftまで56秒で駆け登るという上昇記録を作り，更に1958年５月22日～23日には，3,000ｍ/44.392sec,6,000ｍ/66.095sec，9,000ｍ/90.025sec，12,000ｍ/111.224sec，15,000ｍ/156.233secという一連の上昇世界記録を更新した。1951年に12機発注された量産先行型に引き続き，1952年度発注の量産型460機（うち230機は朝鮮戦争の終結によりキャンセル）は，1956年４月より太平洋艦隊のVC-3，大西洋艦隊のVF-74に配属され，艦隊導入が開始された。以後米海軍では，計10個のVFがマクダネルF２H-3/-4バンシー全天候戦闘機あるいは，ノースアメリカンFJ-3Mフューリー，グラマンF９F-8クーガー昼間戦闘機の後継機として本機を装備し，各空母航空群の全天候要撃任務にあたったほか，米海兵隊でもF２H-3/4，ダグラスF3D-2/-2Mスカイナイト全天候戦闘機，F9F-8昼間戦闘機の後継機として，計６個のVMF（AW）がF4D-1を装備した。生産型のエンジンには，24枚のアイリス型排気ノズルを持つJ57-P-8A，８枚のフラップ型排気ノズルを備えたJ57-P-8，及び-8Bがあるが推力はいずれも，MAX16,000ℓbであった。F4D-1のウエポン・システムはAN/APQ-50火器管制レーダ，Mk.16MOD.11火器管制装置，Mk.11MOD.１光学照準器，Mk.35MOD.２管制ボックス，Mk.86MOD.0弾道計算器，Aero1A火器管制指示装置，Aero2A飛行指示ユニット，D-1自動操縦装置などから成るAero13F武器管制装置で，見越衝突，見越追跡，及び追跡の３コースを算出し，主装備である2.75in FFARの弾幕を目標に射かける能力を有するもので，米空軍の単座全天候要撃戦闘機ノースアメリカンF-86Dセイバーの E-4FCSと同格のものであった。出現当時は，この時代の電子装置の常として稼動率に問題があったが，逐次改善され，その技術は後にAN/APQ-72，Aero1A AMCSに発達し，マクダネルF-4A/B/Gファントムのウエポン・システムの原型となった点で，特筆すべきものとなった。F4D-1の固定武装は，主翼内に収容された４門の20㎜砲，Mk.12MOD.0で機軸線から遠く離れて装備されているため，高高度・低速域で射

撃を行なっても，発射ガスのエンジン吸入に伴なうコンプレッサーストールの心配は一切なかったものの，大きなヨー・モーメントを発生し,命中率は惨たんたるものであったと言われる。これに対し主翼下の６箇所のハードポイントに吊り下したAero6A（７発入）または，Aero9D（19発入）ロケット弾ポッドから発射される2.75inFFARは，発射時の反動はなく，最大111発に及ぶ濃密な弾幕を張ることができた。またBu.No.134878以降の機体は，生産時からAAM-N-7（AIM-9）サイドワインダーの運用能力を備えて完成し，主翼下面外側及び内側の計４箇所のハード・ポイントにAero3Aランチャーを介して，計４発装着できた。また，それ以前の生産機に対しても，F4D/AFC12によってサイドワインダー運用能力が与えられた。F4D-1の一生を通して実戦参加の機会こそなかったが，1958年の台湾海峡の緊張,1959年の金門，馬祖島の危機に際してはVF-23，213，141，51が空母から，またVMF(AW)-115，314が台湾の屏東(北)基地から戦闘哨戒を実施し，中国空軍のMiG-15や-17にレーダ・ロック・オンの状況まで迫ることもしばしばあったが，交戦には至らなかった。一方，米本土でも，FAWTUPAC/VFAW-3が米海軍唯一の部隊として，NORADに組込まれ，防空任務に就き，ことに1961～1962年のキューバ危機において８機のF4D-1からなるVFAW-3DET Eは，フロリダ州キーウエストに展開して防空任務にあたった。外板が薄く，主翼上面を自由に歩きまわれず，整備に支障をきたすほど軽量化に徹した機体に，強力なエンジンを装備したため，加速性・上昇力は抜群で，要撃時は70°の上昇角を常用した。反面，機内燃料搭載量はわずか640Galで，容量300GalのAero1B増槽２本を常に携行しなければならず，そのため外部兵装は，



[illegible]

2/3に制限されていた。空中給油受油用プローブを機体に装着していなかったため，Aero1B増槽の先端に，空中給油プローブを取付ける方法がVF-74の手によって完成したが，操縦席から遠く設けられたプローブをドローグに突込むのは，至難の技とされた。操縦性は高速度域では問題なかったが，着艦進入時にはデルタ翼機としては小さすぎる垂直尾翼のため，140ktを割るとダッチロールが発生し，その上主翼前縁の空力式自動スラットの片利きが輪をかけて，千鳥足で着艦しなければならなかったと言われる。もっとも，低翼面荷重と良好な加速性能を備えていたため，カタパルトなしでのデッキ・ランチも不可能ではなかったと言われる。1954年にはさらに180機が追加発注されたが，うち2機は薄翼化を図り，エンジンをJ57-D-14に換装，パワー・アップしたF4D-2として発注されていた。大幅な設計変更の結果，F4D-2はF5D-1スカイランサーとして完成，その1号機は1956年4月21日に初飛行，軽く音速を突破した。1955〜1957年までに計60機の受注があったが，米海軍は要撃専用機よりも全天候多用途戦闘機を求めたため，2機を除いてすべてキャンセルされ，F4D/F5D系列の生産は終止符を打たれた。全天候要撃戦闘機とは言え，装備ミサイルがサイドワインダーでは，真の全天候要撃が不可能で，米海軍では全天候空対空ミサイルAAM-N-6（AIM-7）スパローを運用できるマクダネルF3H-2デモンと徐々に交代したほか，より高速のボートF8UクルーセイダーやF4H-1と交代し，1963年に第一線を退いた。一方，米海兵隊ではF4H-1に引き継がれる1964年まで使用した。




FT
143
NAVY


108





←1961年12月10日、攻撃空母F.D.ルーズベルト(CVA-42)の第2カタパルトから発進する、NATCフライト・テスト部所属のF4D-1(NATC-FT-143/139143)。カタパルトフックは胴体下面の左右にあるが、カタパルト・ホールドバックは尾輪の支柱に取付けられている。三車輪式に尾輪を加えたの車輪方式は、デルタ翼独特の高迎角の着艦に備えたものだが、同時期に開発されたA3Dスカイウォリアと類似しているのも興味深い。

←第6艦隊への展開を備えて訓練中の攻撃空母シャングリラ(CVA-38)に着艦し、格納のため牽引されるVF-13所属のF4D-1(AK-108/139062)。まだパイロットはキャビン内におり、整備員が風防開きに余念がない。胴下のキャビン・アクセスがパックリ開いているが、F4Dのエンジン換装は爆弾搭載用のホイスト2基を用いて、このアクセス部から積卸しを行なう珍しい方法を採っている。1961年1月18日の撮影。

↑1959年2月25日、攻撃空母F.D.ルーズベルト(CVA-42)の第1カタパルトにセットされ、カタパルト士官の開いた5本の指の合図に対し、アフターバーナー点火で応えるVMF(AW)-114のF4D-1。外翼下には2.75in FFAR 7発を収容したAero 6Aロケット弾を装着している。甲板を離れたF4D-1は軽い機体と、強力なエンジンを生かして上昇角70°で邀撃に向かうのが、最良の上昇法であった。



1962年3月22日，F4H-1へ機種転換中のVF-74のリリーフとしてCVG-7に配属され，地中海方面への展開に備え，訓練に励むVMF(AW)-115所属のF4D-1 [AG-110/139196, AG-104/139084, AG-112/139065]。F4D-1のACS Aero 13Fは，AN/APQ-50Fレーダー，Mk.16MOD.1FCS，Mk.1MOD.1光学照準器，D-1 AFCSなどから構成されており，見越し衝突コースで2.75inFFARを射かけるビーム・アタック，見越し追尾コースで，AIM-9サイドワインダーAAMを撃ちかますなどの能力があり，F4D-1のAero 1A AMCSに発展した。


104
207
MARINES
VMF AW 115
USS INDEPENDENCE
110
105





←1963年1月19日，攻撃空母シャングリラ(CVA-38)の寒風吹きすさぶ飛行甲板上で，出撃準備中のVF-13所属のF4D-1(AK-109/139208)。主翼前縁に見える小さな境界層板は，バリア・ガードでナイロン・バリケード突入時，機体のスッポ抜けを防止するとともに，主翼前縁全体で制動力を受けるよう，全部で6箇所に取付けられている。風防直前のピトー管，主脚の前方トルク・リンクなども一種のバリア・フックとして働くほか，主翼下の増槽前部も緊急着艦時のバリア・エンゲージメントに重要な役割を果たす。

↑1960年7月14日，攻撃空母タイコンデロガ(CVA-14)上で，整備を受けるVF-51のF4D-1(NF-109/Bu.No.不詳)。開かれたキャノピー背面のふくらみは，水没状態で水圧に抗してキャノピーを開くためのリリーフ・バルブである。

↓ウロク観測用弾道弾を装着し，エンジンを始動するNMC，F4D，DET. AのF4D-1(134875)。F4D-1の優れた上昇力は，各種の観測用ロケットの一種のブースター，今日的にいえばスペースシャトルとして，NMCで活用された





➡1964年，VMF(AW)-115を最後に，第一線の全天候艦上戦闘機部隊から退いたF-6Aは，大部分が予備役戦闘飛行隊にまわされ，1964年8月まで使用されたほか，少数は写真のようにVU-3で射撃訓練のための標的曳航，レーダ要撃訓練の仮想敵などの任務を遂行した。UF-9/139166，UF-7/139161，UF-10/139137，UF-19/139143，UF-12/139153の各機だが，各機とも機首，フィン，外翼をデイグロウ・オレンジに塗装しているほか，UF-7，19，12の増槽の前後端も黒フチ付のデイグロウ・オレンジとして，訓練時の目視を容易としている。射撃訓練用には，Mk 1 MOD.2標的コンテナーを左内側のパイロンに吊り下し，Aero 1Aバナー標的を曳航できる。





⬅1958年9月，第7艦隊に展開中の攻撃空母レキシントン(CVA-16)から，サイドワインダーAAMを備えて防空任務にあたるVF-213所属のF4D-1(NP-305/134967)。当初，主翼内の20mm機関砲Mk.12計4門と，主翼下面の6箇所のパイロンに19連装ポッドに収容する計117発の2.75in FFARが基本装備であったが，134876以降の機体はロケット弾ポッドに代えて，Aero 3Aミサイル・ランチャーを装備でき，サイドワインダーAAMが運用可能となった。また，それ以前の生産機に対してもF4D/A5Cによって，サイドワインダー運用能力が付与された



ACDUTRA/CVWR-30

ANUAL ACTIVE DUTY TRAINING

PHOTO ROBERT L. LAWSON

ここにあげた一連の写真は，米海軍の第30予備役空母航空団の年次訓練のようすだ。ネバダ州のファロン基地をベースに行なわれたトレーニングをR．L．ローソン氏の写真で楽しんでいただこう。



VAQ-308 KA-3B Tanker refuels VF-302 F-4N following Alpha Strike



CVWR-30指揮下にはVFが2，VAが3，VFP，VAW，VAQが各1，計8スコードロンがあり，司令部をアラミダに置き，各飛行隊は機種別にミラマー，アラミダ，ポイント・マグーなどに分散配備している。
⬆KA-3Bから給油を受けるVF-302のF-4N(153066)。VFは現在F-4BのSLEP型F-4Nを装備する。
➡給油プローブを展張してKA-3Bをチェイスする VF-301のCAG機F-4N(152278)。対地攻撃訓練の帰路であろうか，翼下パイロンにはTER(3連エジェクター・ラック)が装着されている。
⬇ファロン上空を編隊で翔け抜けるVF-302"Stallions"のF-4N(200/153045，203/150438)。





VF-301 "Devil's Disciples" F-4N close aboard VAK-308 KA-3B in preparation for refueling.



Two VF-302 "Stallions" F-4Ns escorting CVWR-30 Alpha Strike. ND 200 carries the markings of the air wing commander.



VAQ-308 "Griffins" KA-3B aerial refueling tanker streams drogue



VAQ-308 KA-3B takes on excess fuel from squadron sister ship as it takes on the duties of airborne tanker

↑ドローグを伸ばし受油機に接近するVAQ-308のKA-3B(147666)。VAQ-308の所属機はすべてKA-3Bで、VAQ本来の戦術電子戦の機能は持っていない。現在、海兵隊で余剰となったEA-6Aの移管を受ける計画もあるが、当面は給油飛行隊(VAKとでもいうのだろうか)として運用される。

↑同じKA-3Bから給油を受けるVAQ-308"Griffins"のKA-3B(147656)。CVWR-30は、1970年に行なわれた予備役再編成にともない-20とともに編成されたが、このほかにRF-8Gを装備するVFP-306、E-2Bを装備するVAW-307を持ち、自力での空母展開が可能となっている。



VA-305 [illegible] A-7B banks away from VAK-308 tanker after refueling



Three VA-305 A-7Bs drop MK.82 "Snake Eye" bombs during lowlevel strike

↑対地攻撃ミッションの帰路，KA-3Bからの空中給油を終え，バンクして僚機にポジションを譲るVA-305のA-7B(154382)。TERにはBDU-33/B訓練弾が1発だけ残っているところまでわかる素晴しいショットで，A-7の下面ディテールを知るには格好のアングルだ

↑NASファロンに隣接するガナリー・レンジ(射爆場)に低空侵入によりMk.82SE500lb高抵抗低空用爆弾を投下するVA-305のA-7Bフォーメーション。CVWR-30の攻撃飛行隊はすべてA-7Bに統一されており，空軍のANG同様，単なる週末パートタイマーとは呼べない充実ぶりである

Greek Air Forc A-7H

PHOTO HILARY CALVERT



Nose view on 345 Sqn A-7H on the Coltishall flight line normally occupied by the Jaguars of No.54 Sqn

6月16日、ギリシャ空軍のA-7H 4機がRAFコルティシャルを訪れ、10日間にわたり同基地のNo.54Sqn と協同訓練を行なった。この訪問はNo.54Sqn とギリシャ空軍の345Sqn との機種交換訪問で、同じ頃、No.54Sqn のジャガーGR.1は345Sqn のホームベース、サウダ・ベイ基地を訪れている。このページでは、コルティシャルのA-7Hをヒラリー・カルバート氏の写真でレポートしてみよう。

↑345Sqn のA-7H。A-7Eを陸上用に改修した機体で、カタパルト・フック、空中給油プローブが撤去されている反面、インテイク横には空軍のA-7D同様のRHAWアンテナを追加している。

↓早朝のトレーニングのため、フライト・ラインでエンジン・テストを行なうA-7H。後方にはNo.54Sqn のジャガーGR.1が見えており、英米の傑作攻撃機の取り合わせがおもしろい。

With pilots strapped in and engines running, two A-7H prepare for a morning sortie





During the early part of the visit to the UK, the Corsairs were flying attack profiles using the UK low-flying routes, the formation was a 'escort' formation in which a Single Jaguar leads two A-7s. Here, an A-7H recovers to Coltishall.



ose view of an A-7H, showing the six underwing pylons and the two fuselage stations capable of mounting Sidewinders. A M61 ulcan cannon is fitted in the port fuselage.



Having landed, the A-7H is marshalled back into its place on the 54 Sqn line.

↑対地攻撃訓練から帰投したA-7H。コルティシャルにおけるA-7Hはジャガー1機にリードされ、2機編隊でミッションを行なった。

←A-7Hの正面形。60機（FY1～62 Bu. No.159662～159667、159935～159996）生産されたA-7Hは、345Sqnのほか、338、340Sqnでも使用されている（定数18機）

↙ミッションを終え、フライト・ラインに誘導されるA-7H。このたびの訪問したA-7Hは、159936、159943、159945を含む4機。

During a ten-day period from 16th June 1980 four Greek Air Force A-7H Corsair IIs from the 345 Sqn at Souda Bay, Crete took part in an exchange visit with the Jaguar-equipped No 54 Sqn at RAF Coltishall. Both squadrons fly in the same attack role, and their aircraft types are in many comparable. The Greek A-7H is a land-based variant of the US Navy's A-7E, retaining the folding wings and lacking only the flight-refuelling capability. 60 were delivered during 1975-77, and serve with 3 squadrons the four visiting Coltishall included 159936, 159943 and 159945. Although not the first Greek exchange visit, it is certainly the first with an RAF squadron.

RED FLAG 80

ネバダの空に展開する猛烈トレーニング

PHOTO FRANK B. MORMILLO



航空ファンの読者に，いまさら「レッドフラッグとは何ぞや……」などとくどくどと説明する必要はないだろう。しかし，一部にはレッドフラッグ演習を日米協同訓練"コープ・ノース"などのDACT（異機種対戦闘機戦闘訓練）と同じものだと考えている読者もいると思う。事実，レッドフラッグにはDACTの要素も多分に含まれており，ネリスに集うさまざまなタイプの戦闘機とそれを迎え撃つアグレッサーを見れば，そういった派手な面ばかりが強調されてしまうのも無理はない。

しかし，本来フラッグ・シリーズは，あらゆる状況下を想定した戦術，戦技向上のための訓練であるから，DACTも対電子戦や戦術偵察，対地支援などと同レベルの訓練のひとつであることを理解してほしい。このページではF.B.モーミロ氏のレッドフラッグ#80-1レポートをお送りするが，意外に地味な機体が含まれているのに気がつかれるだろう。また，ここには掲載されなかったが，C-130EやRF-4Cも参加しており，TACの総合戦術訓練たる所以を如実に示している。





レッドフラッグのミッションは，通常ネリスを基地に，フォート・アーウィン陸軍基地に隣接した砂漠の中のターゲットに対して行なわれる。参加機は80～200機あまり，約4週間の期間内に2,400ソーティをこなすという。
←DACTのため，ネリスを離陸するADTAC，25AD/48FISのF-106A-135-CO(59-137)。"Six"は今も機動性に富み，胴下に20mm砲を装備する計画もある。
↙オクラホマのティンカーから飛来した552AWACW/7ACCSのEC-130E(62-1825)。胴下に多数のアンテナ，側面には電子機器冷却用のインテイク（べんとう箱と呼ばれる）を追加した空中戦闘指揮機だが，次第にE-3と交替しつつある。
↑ネリスにラインアップした347TFWのF-4E。手前の機体(68-383)は347の司令機で，フィンチップが指揮下のスコードロン・カラーで塗られている。347は近々機種改変されるが，機種はF-16ともA-10ともいわれ，気になるところだ。
⇒35TFW/39TFTSのF-4G(69-7235)に描かれたコブラのマーク。39TFTSはF-4G唯一の訓練飛行隊で，レッドフラッグにおいてはECM下のSAMサイト制圧などワイルド・ウィーゼル・ミッションをシミュレートする。
↓552AWACW/966AWACTSのE-3A(76-1606)。DACを支えるブレーンであるE-3はレッドフラッグにおいては欠くことのできない存在で，常時参加している。





2式大艇復元される/外部を一般公開





川西2式大艇は米国から返還され，昨年7月13日に東京港に到着，船の科学館に収容されていたが，約1年後のさる7月14日，一応の修復作業を終え，報道関係者に公表された．実際の作業は今年2月から行なわれ，羽布張り部をジュラルミンに，プロペラ，エンジンの修理，塗装の補修，，展示用の基礎台の設置等に約6ヵ月を要したという．復元にあたっては，2式大艇の設計にたずさわった橋口義男氏を実行委員長にあて，原型保存を第一に考慮し，東京湾口に近い立地条件なら，屋外展示にもかかわらず最大風速50m／秒に耐えられるよう固定されている．この頁の写真はいずれも7月14日の公開時に撮影したもので，保存のために機内の一般公開は行なわれない．

After a year of preparation under the direction of Mr. Y. Hashiguchi, who participated in the original designing and construction, the Kawanishi H8K2 flying boat "Emily" finally met with Japanese press on July 14th at the Museum of Maritime Science in Tokyo. Before turn over the Emily had spent 30 years at the Norfolk Naval Air Station.
PHOTO M. KAJII



B-52D

Refuelling Mission from RAF Mildenhall

PHOTO HILARY CALVERT



現在SACは指揮下の戦略爆撃機のすべてを米国領内（グァムを含む）に置き、海外に給油あるいは偵察／電子戦部隊のみ配置する方針をとっている。しかし、東西両陣営の対峙するヨーロッパにおいてはB-52のTDYもひんぱんに行なわれ、イギリスをFOB（前進作戦基地）に、東西ドイツ国境付近空域や中東方面のパトロール任務についている。

↑イギリス上空28,000ftで給油機KC-135に接近する22BMWのB-52D。給油機はRAFミルデンホールから上がった7AD、306SWのKC-135で、306SWはそのほかEC-135Hを装備している。

↓カリフォルニアのマーチ空軍基地から（TDY）temporary duty によりはるばるイギリスへやってきた22BWは、… あり、今では数少ないB-52D装備の部隊である。

The boom is extended behind the KC-135, the refuelling receptacle on the upper fuselage of the B-52D is open as the bomber comes in for hook-up.



Refuelling commences. The aircraft are at 28,000 feet above the English West Country, but there is not a cloud in the sky.

After many years in which the sight of a SAC B-52 in Great Britain was very rare, 1983 has already seen two deployments of B-52Ds to UK bases and two more are promised for the summer. The bases involved are RAF Fairford, RAF Upper Heyford, RAF Brize Norton and RAF Marham, the first three of which were specially developed post-war as SAC bases for B-47 and B-52 use. The current exercise missions involve using a UK base as a Forward Operating Base (FOB) to allow the aircraft to fly missions in Europe without involving the already hard-pressed SAC tanker force.

The missions flown are all conventional, and include simulated high-altitude bombing and maritime activities including sea surveillance. In each case, B-52Ds are involved from one of the USAF's three remaining B-52D Wings: the 7th BMW from Carswell, Texas, the 22nd from March, California and the 96th BMW from Dyess, Texas.



Newbury Air Festival
RAF Greenham Common
初夏のイングランドに展開した精鋭たち

PHOTO HILARY CALVERT

5月31日、6月1日の両日，ロンドン西方にあるRAFグリーナム・コモンにおいて"ニューバリー・エア・フェスティバル"が開かれた。グリーナム・コモンといえば，世界最大の軍用機ショー"インターナショナル・エア・タトゥー(IAT)"を思いだすが，今年はファンボロー・ショーの年なのでIATはお休み，ぐっと規模を縮少した形で開催された。

←ソロフライトを行なったRAF, 226OCUのジャガーGR.1(XX113)。
↓初めて一般公開されたNo.899Sqn.のシーハリアーFRS.1(XZ 453)。
↓これもイギリスでは初公開のF-4G-45, 52TFW/81TFSの所属機。
→ナットからBAeホークに機種改変したレッド・アローズ。
↘AAEE(航空機・武器実験隊)所属のキャンベラB.10(WH876)。
↘ノルウェー空軍No.333Sqn.で5機使用されているP-3B(601)。










WH876


601

PHOTO NEWS







↑新型給油・貨物機として3月10日にロールアウトしたKC-10Aの初飛行が，7月12日，ロングビーチ空港で行なわれた。同機はもう既に発注されているKC-10の1号機(N110KC)で，300時間テストのため，そのままエドワーズ基地へ向かった (MC)

←米海兵隊は，7月にフロリダ州エグリン空軍基地の射爆場においてレーザー・マーベリックAGM-65Eの試射を行ない成功した。写真は試験に使用された海軍兵器センターのA-4M(158245)で，右翼下に搭載されているのがAGM-65E。テスト・パイロットは海兵隊のジョン・ブランド少佐で，少佐の操縦するA-4Mはエグリン基地を離陸後，目標から5マイル以上離れた距離で空中発射を行ない，標的である廃車の戦車の車体から5ft以内にミサイルを命中させた。AGM-65Eは空軍のAGM-65Cと同系列の新型ミサイルで，海兵隊がマーベリックを運用するのは今回がはじめて。これにより，AV-8Bが配備されるまで使用されるA-4Mに新しい飛び道具が加わったことになる。 (Hughes)

↙モスクワとともに有数の観光地，キエフはモスクワ・オリンピックを前に空港の整備をおこなった。写真は新装なったボリスポル・エアターミナルで，アエロフロートのIl-62M，Tu-154，Tu-134A，Yak-40がラインアップしている。 (TASS)

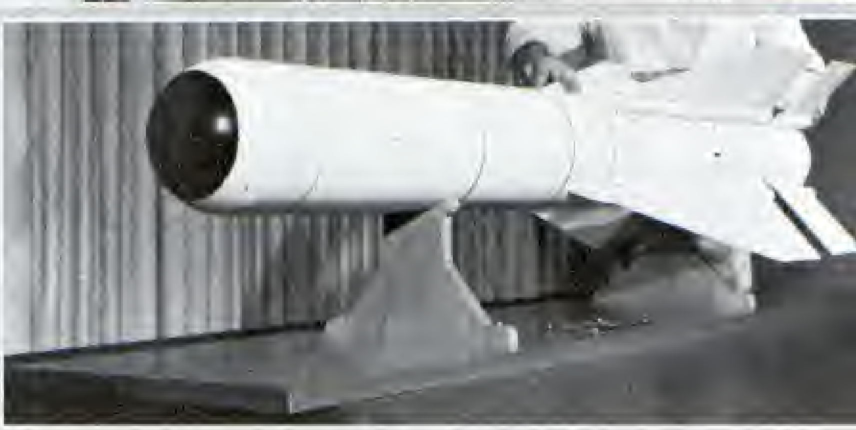
[Top] McDonnel Douglas KC-10A began its 300-hour flight test program on July 12th at the Long Beach Municipal Airport. The plane is the first of six KC-10s, the advanced tanker/cargo aircraft called the "Extender" by the Air Force. (McDonnell Douglas)

[Center] A-4M mounted AGM-65E Laser Maverick was launched successfully by Maj. John P. Brando, USMC. It was the first launch from A-4 and third trial launch of AGM-65E conducted by USMC. (Hughes)

[Bottom] A scene of Borispol Air Terminal in suburb of Kiev, one of the Olympic host cities. All airport staffs had undergone special training including the foreign language courses. Their effort paid off and airport traffic flows smoothly. (TASS)

Official Olympic Carrier







組立中のオランダ製F-16。オランダのフォッカー社では、現在オランダおよびノルウェー空軍のF-16A/Bの最終組立てを担当している。フォッカーが受注したF-16はA、Bあわせて178機(オランダが102機、ノルウェーが72機)で、1号機の…J-2??0は79年6月に初飛行した。部隊配備は79年からはじまり、No.322Sqnが改変を完了、続いて306、311、312、323Sqnがそれに続く

(VFW-Fokker via AAPP)

ヒューズ・エアクラフト社ミサイル・システム・グループが米空軍向けに開発しているWASP…ミサイルのモックアップが公開された。WA…攻撃…ポッドから連発…以上…できる。発射されたWASP…シーカーにより各々が目標を…個々の目標を攻撃できる。つまり発射後はコ…できるわけで、これにより攻撃機のサ…は大幅に向上する。 (Hughes)

…のクルゼイロ航空は6月27日、2機目…エアバスA300B4-200 1号機を受領し

(Cruzeiro do Sul)

…ロッキード・カリフォルニア社が開発を進めて…超音速旅客機2種。M2.7 超音速旅客機(右)…ファイター…(左)。 (Lockheed)

…op) Since June 1979 the Royal Netherlands Air … began deployment of F-16A/Bs and 5 squadrons will be equipped with 102 F-16s.

(FOKKER-VFW via AAPP)

…(from Top) Mockup of WASP AGM. Dimensions: … length 7ft, span 20in, weight 100lb. (Hughes)

…(from Top) Cruzeiro-Do-Sul, a Brazilian Airlines, … A300 flight in July (Cruzeiro do Sul)

…(Bottom) Lockheed California revealed recently its … the Supersonic LH2 Fueled Passenger and … Transports as shown by the artist's concept … is a passenger transport with capacity for …4 passengers, Mach 2.7. (Lockheed)





PHOTO NEWS





⬆故大平首相の葬儀に参列するため来日した ーター大統領に同行して，7月9日，横田基地 へ飛来したE-4A・B(N)(74-787)。E-4Aとして 3号機にあたるが，改修によりE-4B規格に ずる機体となっている。外形的には，機首の 油装置，胴体下のLF/VLF用トレーリング・ ンテナなどがおもな改修点。本機をはじめ，E 4A/Bはネブラスカ州オファット空軍基地をメイ ンベースとするが，メリーランド州のアンド ーズ空軍基地にも常駐しており，大統領の く先にはかならず同行する。E-4はエアボーン・ ンド・ポスト機として，HF，UHFはもちろ ん，潜行中のFBM潜水艦とも交信が可能なLF， VLFも装備している。写真は7月10日，横田 離陸する前のショット　（写真提供　青木

⬅7月17日，横田に飛来したVMA-214のA-4M (158156)。横田のオープン・ハウスに展示され た機体と同じマーキングだが，F-4とのDACTを 表わすと思われるファントムのシルエットが かれている。　（写真提供　藤村光

⬇7月10日，横田基地を訪れたVP-40"Fightin Marlins"のP-3C-165-LO(159328)。テイル・マ ーキングが一新され，ブルーでカジキマグロが 描かれている。　（写真提供





↑7月20日、厚木基地へ着陸するキュービ・ポイントのUC-12B-BH(161306)。厚木基地にも同型機が2機配備されており、US-2にかわる輸送・連絡機として、米海軍が66機オーダーしている機体。テイルの"8B"は基地を示すコードと思われ、厚木基地のUC-12Bは"8A"のコードを付けている。（写真提供 竹内義久）

↓7月27日、航空自衛隊松島基地が一般公開された。松島基地の呼びものは何といっても空自ブルーインパルス機、T-2のマニューバーで、今年も5機が見事な展示飛行を披露した。写真は編隊滑走とウェッジ・フォーメーション（下）を見せる第4航空団のT-2(113, 151, 153, 155)。（写真提供 曽田晶）

Left Top) The E-4A(BN074-787) carried the President Carter and party attended at the state funeral of late Prime Minister Ohira. The third E-4A improved to the standard of Model B is one of those known popularly as the Airborne Command Post stationed at the Offut AFB and Andrews AFB. Photographed on July 15th when She took off from the runway of Yokota AB in Japan. (by T. Aoki)
(Middle) A-4M from VMA-214 on visit to Yokota AB bearing a DACT marking. (M. Fujimura)
(Bottom) P-3C-160-LO from VP-40, "Fighting Marlins", at Yokota AB. Note its new tail marking of spearfish. (T. Inagaki)
(Top) UC-12B-BH from NAS Cubi Point lands on the runway of NAS Atsugi where a couple of similar transports are stationed. To replace US-2s a total of sixtysix UC-12Bs are currently on order by USN. (Y. Takeuchi)
(Middle & Bottom) At the open house held at Matsushima AB on July 27th the attention of crowd had been drawn to the maneuver of T-2s from the 4th Air Wing. The team of T-2s will replace F-86s currently flown by the JASDF flight demonstration team popularly as the "Blue Impulse". (A. Soda)





MODELLING MANUAL

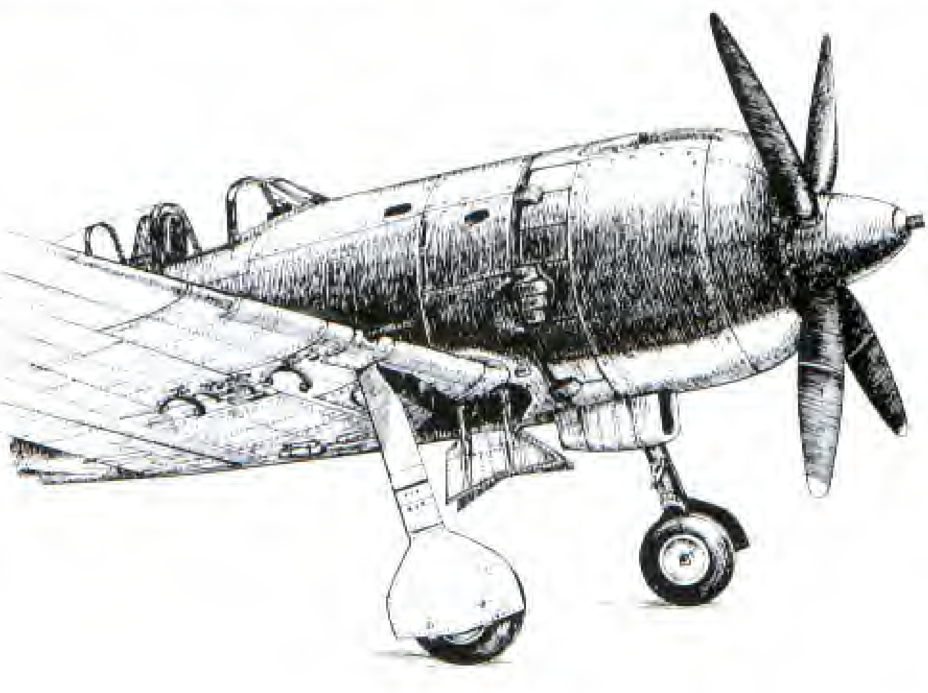
NAKAJIMA Ki-84 HAYATE(FRANK)

中島　４式戦　疾風

解説・秋本 実
イラスト・長谷川一郎
[illegible]

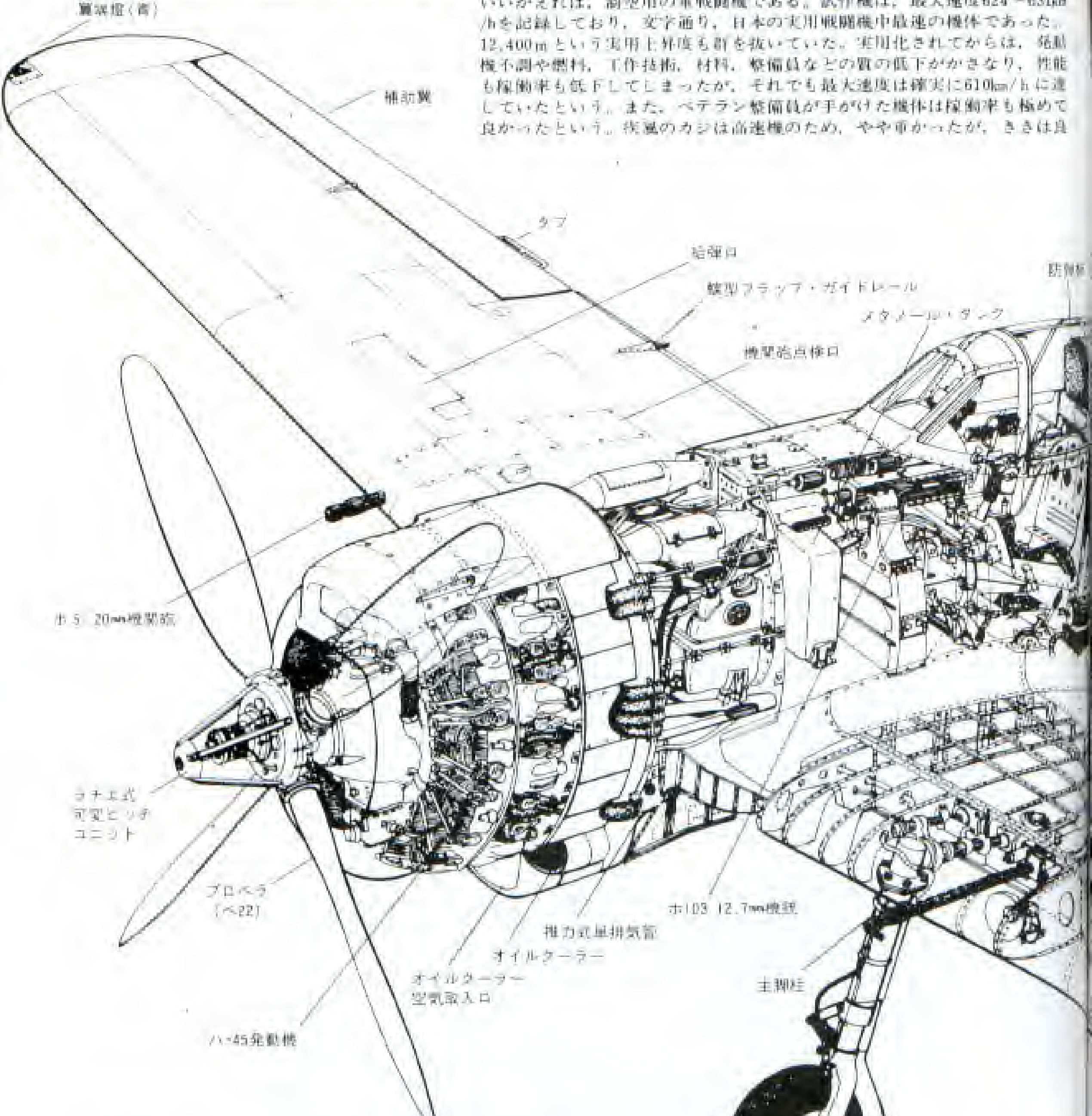
「第２次大戦中の日本戦闘機のベストワン」と米軍が絶讃した日本陸軍の４式戦闘機疾風は，戦闘機王国といわれた中島飛行機が多年の経験を生かして開発した，陸軍最初の2,000馬力級戦闘機であった。もちろん，速度，上昇力，火力を重視した重戦闘機であるが，運動性向上にも意が用いられていた。キ-84という名で開発が指示されたのは開戦直後の昭和16年(1941)12月29日で，19年４月に制式採用となった。「大東亜決戦機」として多大の期待をよせられデビューした本機は，初陣の中国戦線ではP-51ムスタングを制圧するなどして勇名をはせた。

さらに，比島戦，沖縄戦，本土防空戦などを通じて活躍をつづけたが，エンジン不調などのため，その実力を完全に発揮できずに終った。しかし，戦後の米軍のテストでは，最大速度689km/h，上昇時間6,100mまで５分48秒，実用上昇限度11,800m，運動性，操縦性はP-47やP-51以上という好成績を示し，傑作機であることを立証した。生産数は3,577機で，日本機としては零戦，隼についで第3位であるが，期間の割に生産数が多く，陸軍側がいかに本機に力を入れていたかをよく物語っている。今月号のモデリング・マニュアルはこの疾風をとり上げてみよう。



解剖図/全体解説

疾風は，当時の軍の表現をかりれば，「その卓絶せる高速度と優秀なる上昇性能ならびに強力な火力により，敵機とくに敵戦闘機をせん滅し，もって空中戦における主導的地位を獲得する」ことを目的として開発された，いいかえれば，制空用の重戦闘機である。試作機は，最大速度624～631km/hを記録しており，文字通り，日本の実用戦闘機中最速の機体であった。12,400mという実用上昇度も群を抜いていた。実用化されてからは，発動機不調や燃料，工作技術，材料，整備員などの質の低下がかさなり，性能も稼働率も低下してしまったが，それでも最大速度は確実に610km/hに達していたという。また，ベテラン整備員が手がけた機体は稼働率も極めて良かったという。疾風のカジは高速機のため，やや重かったが，ききは良



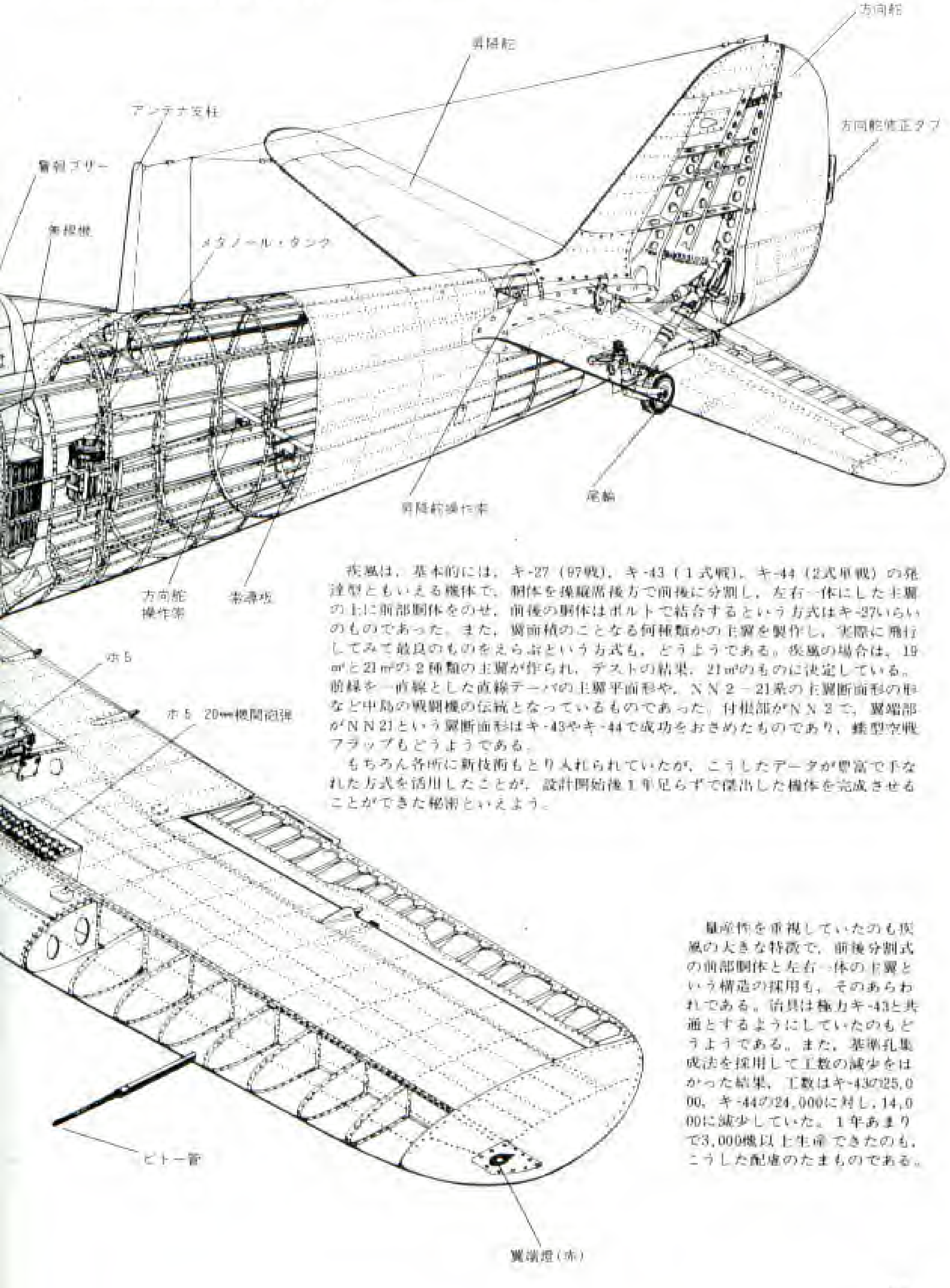
疾風が搭載したハ-45は2,000馬力級としてはほかに類のないコンパクトなエンジンであった。このエンジンにあわせて設計された疾風はこのクラスの重戦闘機としてはスリムでコンパクトにまとめられているのが特色であった。とうぜん重量も重武装で防弾も強化されている割には軽量であった。これらも，高性能を生み出した一因である。

武装は3種類あり，対戦闘機用の甲が胴体にホ103（12.7mm）を2門，翼内にホ5（20mm）を2門で，対爆撃機用の乙が胴体，翼内ともにホ5（20mm）2門づつであった。この乙は後期生産型で製機番3,000以降が乙である。なお，甲は対戦闘機用ではあるが，この武装ならB-29の撃墜も容易であったという。丙は胴体にホ5（20mm）を2門，翼内にホ105（30mm）を2門という武装強化型であるが試作のみに終っている。

疾風はこのほかに30～250kgの爆弾を両翼下面に1発ずつ搭載することができ，沖縄戦では多弾攻撃で勇名をはせている。

大戦末期，金属材料節約のため木製のキ-106や鋼・木混製のキ-113が試作されながら，これとは別に，後部胴体，水平安定板，翼端などを木製化したものが生産された。翼端の形が角形で，エンジンは「ハ45」21，23，25であった。キ-84IIは，疾風改といわれているが，公式にはキ-84乙に含まれている。

く、全体におちついた特性で、操縦性、安定性、運動性は、このクラスの高速機としては卓越していた。日本では着陸性能に問題ありとしたが、米軍では着陸は容易だと判定している。

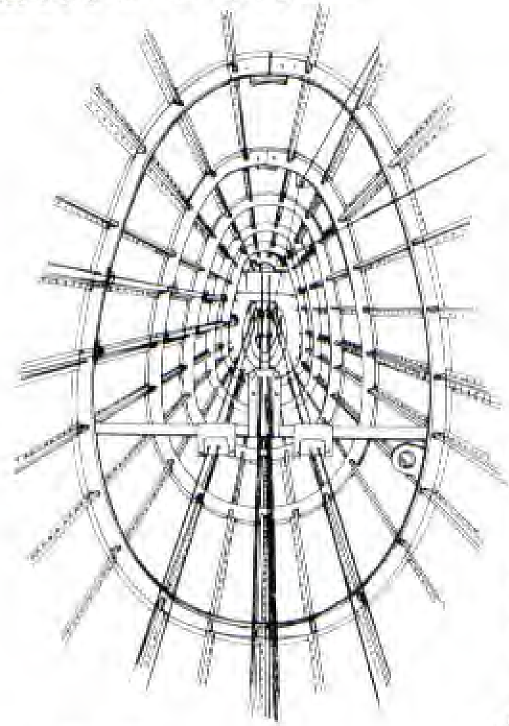


疾風は、基本的には、キ-27（97戦）、キ-43（1式戦）、キ-44（2式単戦）の発達型ともいえる機体で、胴体を操縦席後方で前後に分割し、左右一体にした主翼の上に前部胴体をのせ、前後の胴体はボルトで結合するという方式はキ-27いらいのものであった。また、翼面積のことなる何種類かの主翼を製作し、実際に飛行してみて最良のものをえらぶという方式も、どうようである。疾風の場合は、19㎡と21㎡の2種類の主翼が作られ、テストの結果、21㎡のものに決定している。前縁を一直線とした直線テーパの主翼平面形や、ＮＮ２－21系の主翼断面形の形など中島の戦闘機の伝統となっているものであった。付根部がＮＮ２で、翼端部がＮＮ21という翼断面形はキ-43やキ-44で成功をおさめたものであり、蝶型空戦フラップもどうようである。

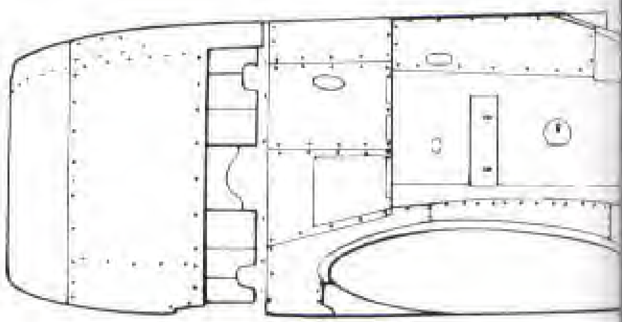
もちろん各所に新技術もとり入れられていたが、こうしたデータが豊富で手なれた方式を活用したことが、設計開始後１年足らずで傑出した機体を完成させることができた秘密といえよう。

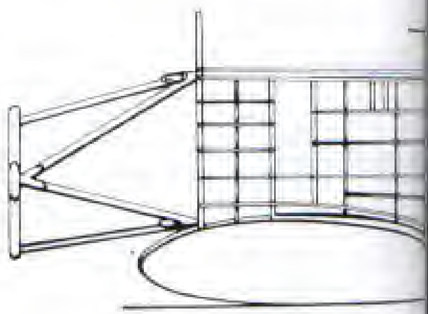
量産性を重視していたのも疾風の大きな特徴で、前後分割式の前部胴体と左右一体の主翼という構造の採用も、そのあらわれである。治具は極力キ-43と共通とするようにしていたのもどうようである。また、基準孔集成法を採用して工数の減少をはかった結果、工数はキ-43の25,000、キ-44の24,000に対し、14,000に減少していた。１年あまりで3,000機以上生産できたのも、こうした配慮のたまものである。

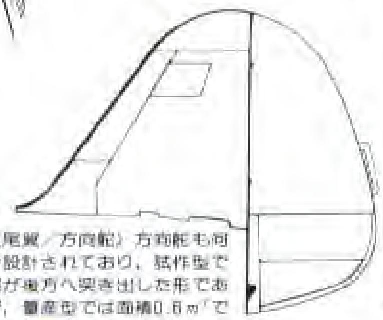
胴体／翼構造



〈前方から見た後部胴体の内部〉23本の縦通材が通っており，胴枠の形は上がすぼまった楕円形である。内部はガランドウで中央部を方向舵操作索，上部右よりを昇降舵操作索が走っている。いちばん手前の胴枠についている横棒には索導板がついている。

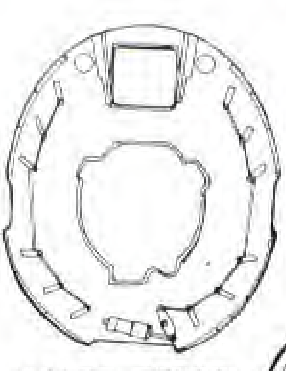




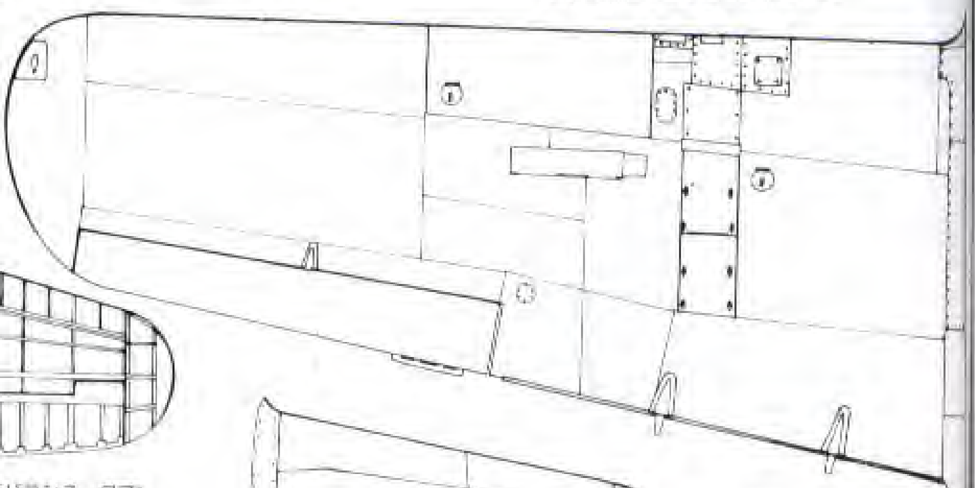


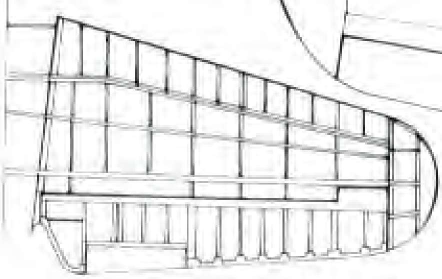
〈垂直尾翼／方向舵〉方向舵も何種類か設計されており，試作型では下部が後方へ突き出した形であったが，量産型では面積0.6㎡で図のような形になった。

〈主翼〉
主翼は全金属製で，内部には左右あわせて5コの燃料タンク，機関砲，着陸灯，(左翼のみ)などがおさめられており，付根前縁部は脚収容スペースに利用されている。上面には燃料注入口，機関砲点検口，給弾口などが設けられている。

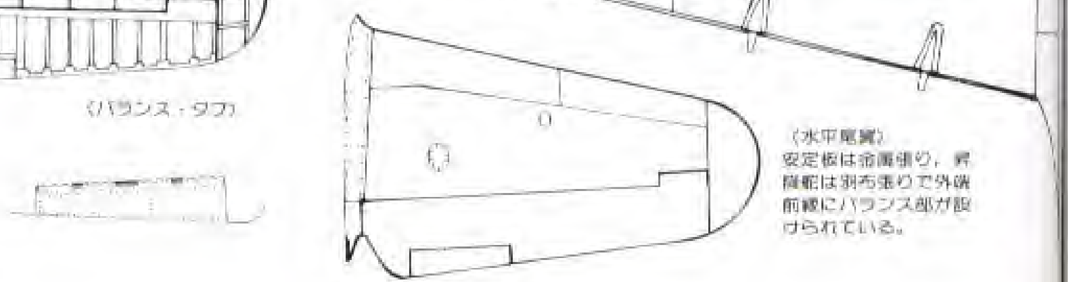


〈カウルフラップ作動装置〉油圧で−5（全閉）から+20（全開）まで角度を変えられる。

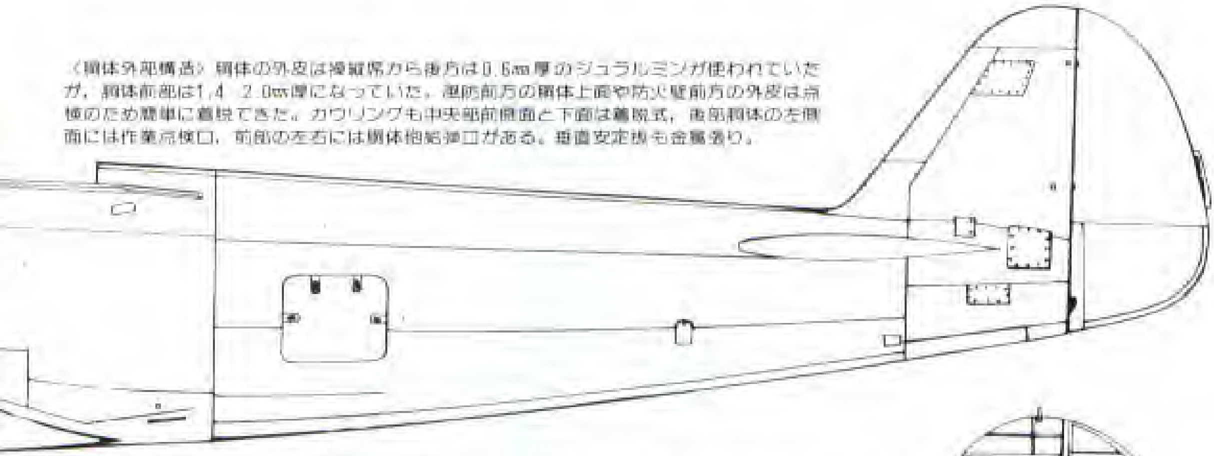




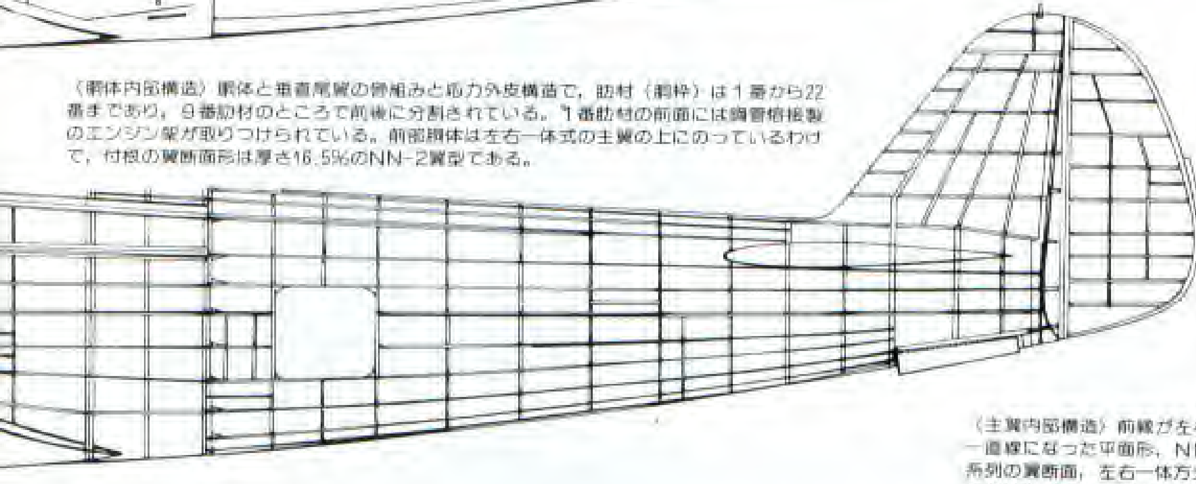
〈バランス・タブ〉



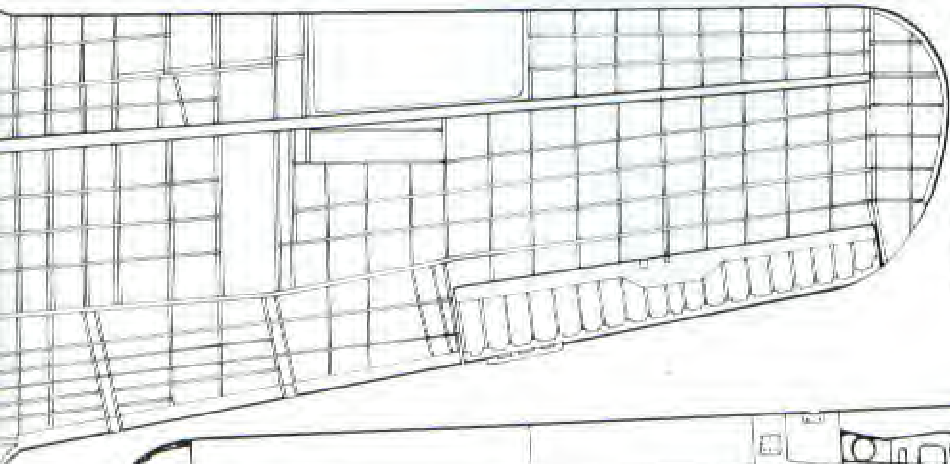
〈水平尾翼〉
安定板は金属張り，昇降舵は羽布張りで外側前縁にバランス部が設けられている。



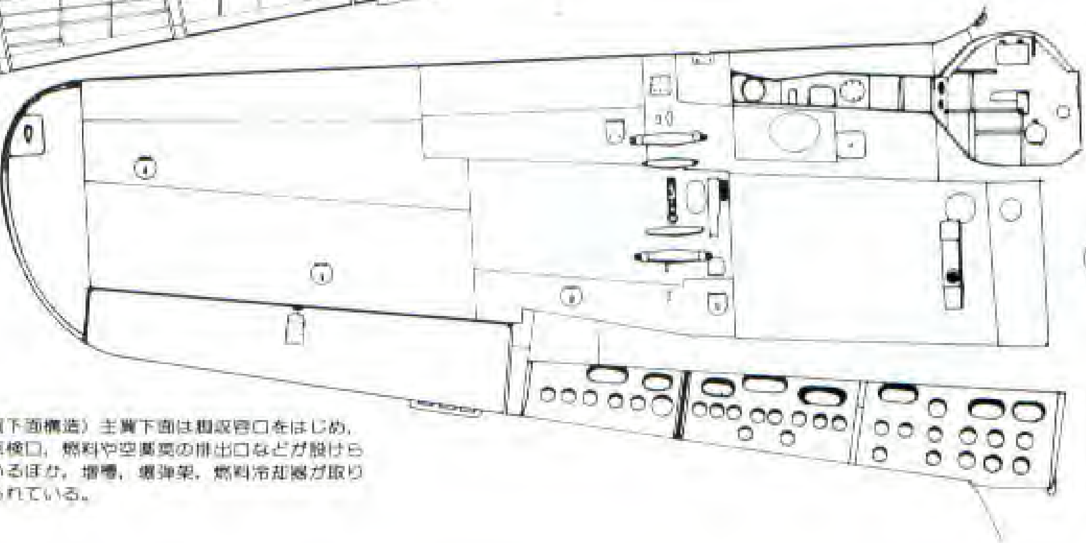
〈胴体外部構造〉胴体の外皮は操縦席から後方は0.6mm厚のジュラルミンが使われていたが，胴体前部は1.4～2.0mm厚になっていた。風防前方の胴体上面や防火壁前方の外皮は点検のため簡単に着脱できた。カウリングも中央部前側面と下面は着脱式，後部胴体の左側面には作業点検口，前部の左右には胴体砲給弾口がある。垂直安定板も金属張り。



〈胴体内部構造〉胴体と垂直尾翼の骨組みと応力外皮構造で，肋材（胴枠）は1番から22番まであり，9番肋材のところで前後に分割されている。1番肋材の前面には鋼管熔接製のエンジン架が取りつけられている。前部胴体は左右一体式の主翼の上にのっているわけで，付根の翼断面形は厚さ16.5%のNN-2翼型である。

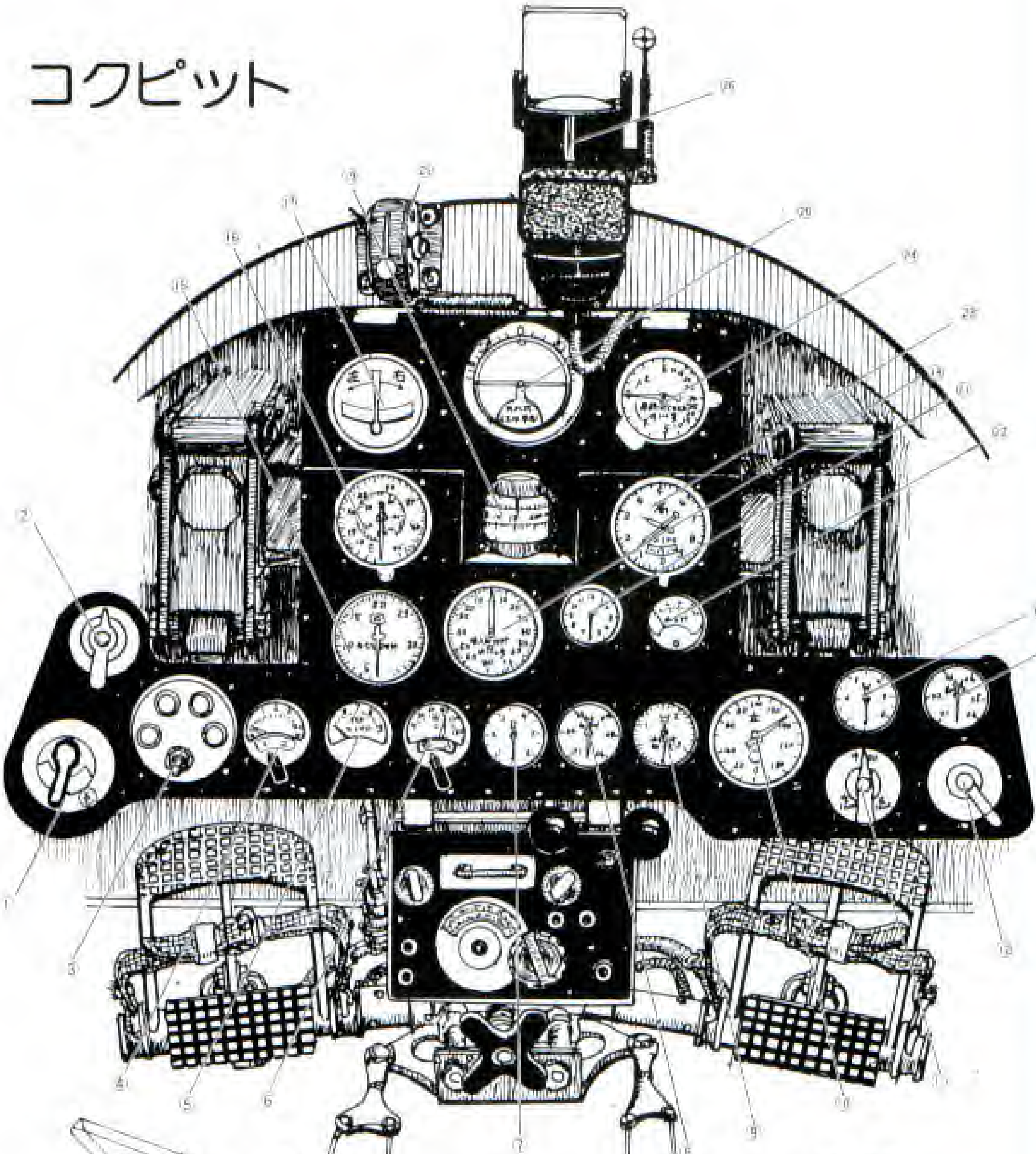


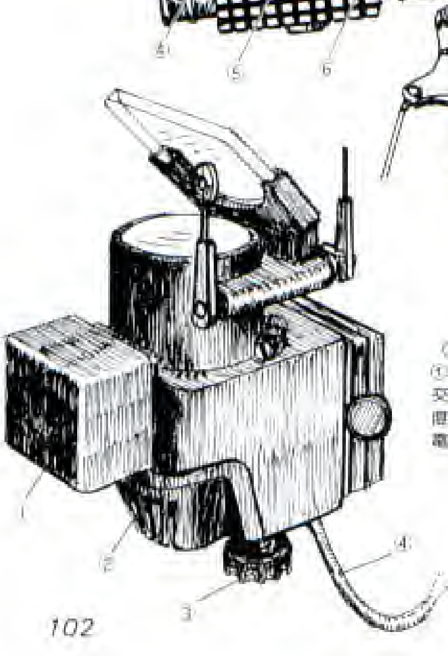
〈主翼内部構造〉前縁が左右一直線になった平面形，NN系列の翼断面，左右一体方式などはキ-43やキ-44のそれを踏襲しているが，構造はより進歩したものとなっている。主桁は弦長の25%位置を通っており，後桁は屈折している。小骨は26番まであり，前縁燃料タンクを着脱式にし，タンク外板が主翼の外皮を構成する方式をとったため，主桁前方の11～16番小骨の内は切り欠きが設けられている。また，翼や砲収容部は縦通材が切れており，弾倉部は小骨が切れている。そして，この主翼は桁のところでボルトを使って胴体の肋材に固定される。



〈主翼下面構造〉主翼下面は脚収容口をはじめ，各種点検口，燃料や空薬莢の排出口などが設けられているほか，増槽，爆弾架，燃料冷却器が取りつけられている。

コクピット





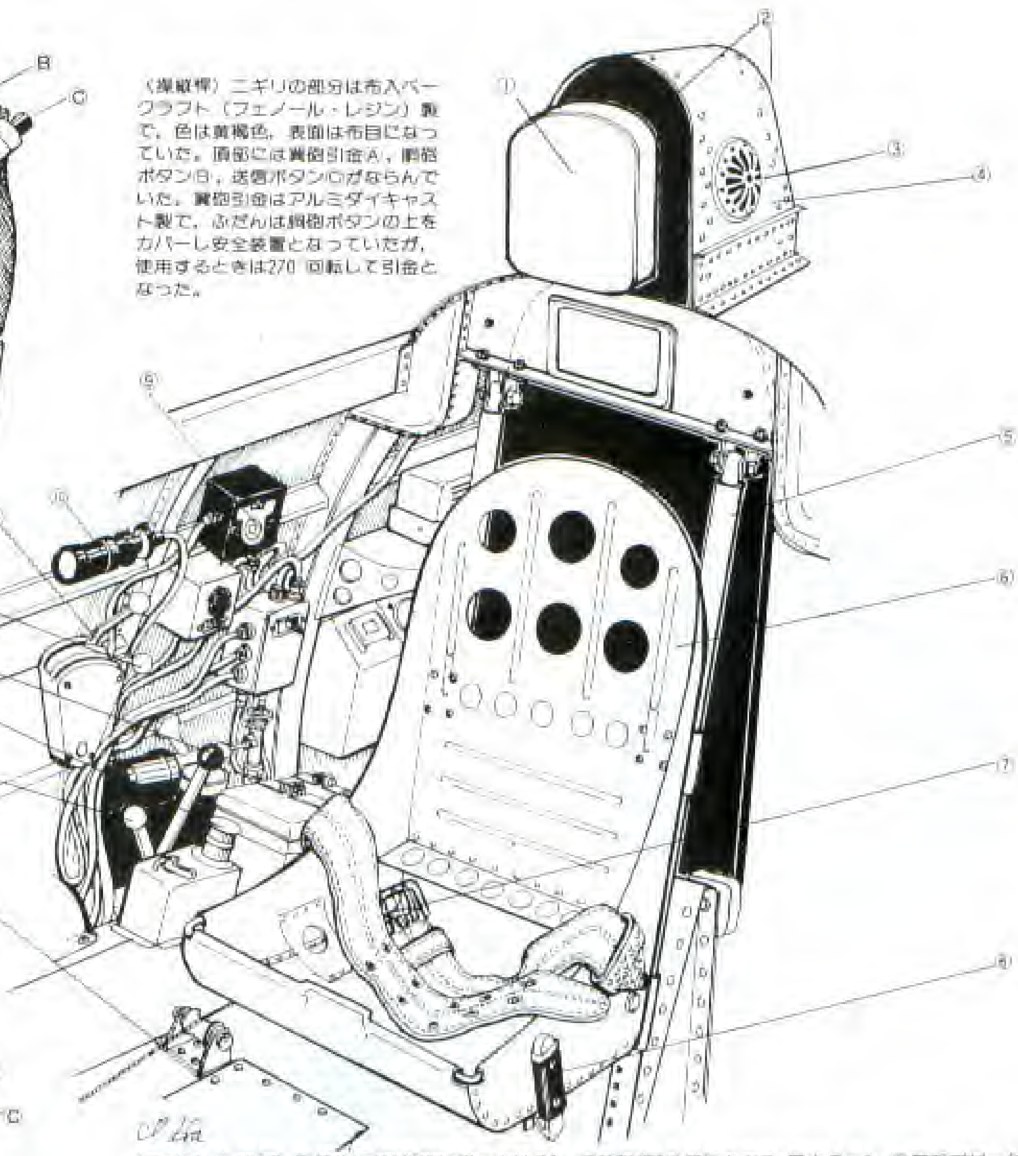
〈光像式照準器〉①パット，②電球交換用フタ，③輝度調整ツマミ，④電源コード。

〈計器盤配置〉①1号点火開閉器，②プロペラ管制器，③脚指示器，④シリンダ温度計，⑤排気温度計，⑥滑油温度計，⑦滑油圧力計，⑧燃料圧力計，⑨水メタノール圧力計，⑩燃料計，⑪燃料計切換開閉器，⑫タンク加圧切換開閉器，⑬一・二速切換油圧計，⑭燃料タンク加圧計，⑮回転計，⑯速度計，⑰旋回指示器，⑱吸入圧力計，⑲羅針儀，⑳人工水準器，㉑時計，㉒酸素流量計，㉓高度計，㉔昇降計，㉕換気口開閉レバー，㉖光像式照準器（キ－84用は着色フィルターなしが多かった）。

〈塗装メモ〉メーター類は黒地に夜光塗料の文字。
疾風の計器盤は2種類あり，増加試作機から甲型までは，この図のタイプのものであったが，乙型では下部両側の張り出しの短形のものとなった。

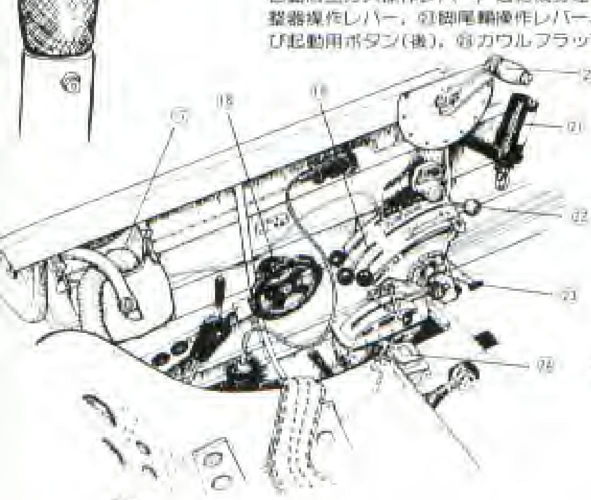


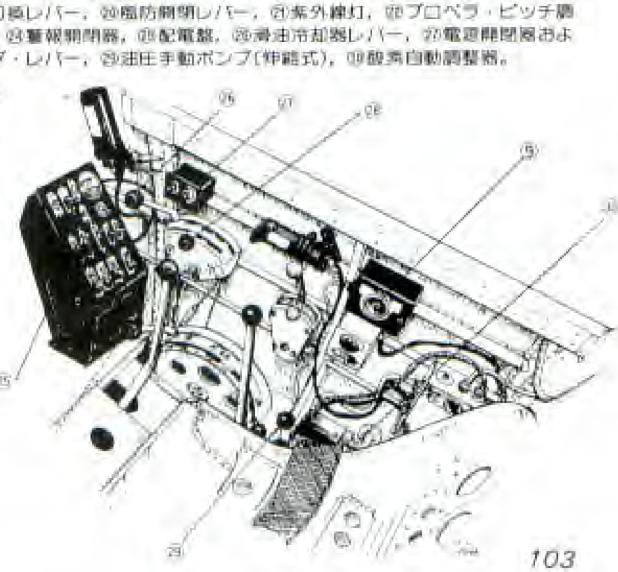
〈操縦桿〉ニギリの部分は布入ベークライト（フェノール・レジン）製で，色は黄褐色，表面は布目になっていた。頂部には翼砲引金A，胴砲ボタンB，送信ボタンCがならんでいた。翼砲引金はアルミダイキャスト製で，ふだんは胴砲ボタンの上をカバーし安全装置となっていたが，使用するときは270 回転して引金となった。





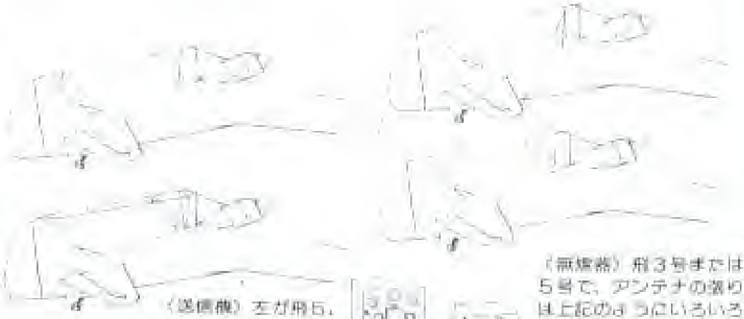
〈コクピット内部〉①頭当て(防弾板に引っかける)，②防弾板(後部にもある，厚さ8㎜)，③警報ブザー(フラップ出し時に脚が故障すると鳴る)，④転覆時操縦者保護装置，⑤座席支管，⑥座席，⑦シートベルト，⑧座席上下レバー，⑨計数器，⑩座席灯，⑪防曇レバー，⑫換気レバー，⑬注射ポンプ，⑭四方コック，⑮燃料手動ポンプ，⑯方向舵索，⑰送受話器格納袋，⑱修正舵操作輪，⑲内側から順に，過給機2速切換レバー，自動高空ガス操作レバー，過給機高速切換レバー，⑳風防開閉レバー，㉑紫外線灯，㉒プロペラ・ピッチ調整器操作レバー，㉓脚尾輪操作レバー，㉔警報開閉器，㉕配電盤，㉖滑油冷却器レバー，㉗電源開閉器および起動用ボタン(後)，㉘カウルフラップ・レバー，㉙油圧手動ポンプ(特殊式)，㉚酸素自動調整器。





エンジン関係

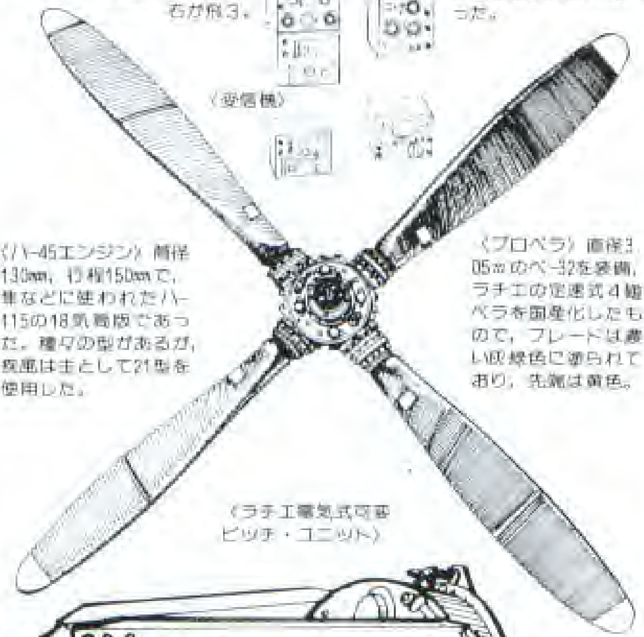
疾風は、機体だけでなく、エンジンも、プロペラも、各種装備品も、すべてが当時としては先端を行く最高のものであった。とくにハ-45エンジンは、離昇出力1,800～2,000hpという高出力の複列18気筒エンジンにもかかわらず、外径はわずか1,180mmにすぎなかった。したがって戦闘機用としては最高のもので、奇蹟のエンジンとさえいわれたが、反面、ひじょうにデリケートな面があり、生産、整備ともに高度の技術を要した。疾風が試作時代高性能を発揮したのは、ひとえにこのエンジンのおかげであるが、実用化されてからは故障と性能低下に泣かされ、不評の一因となってしまった。



〈送信機〉左が飛5、右が飛3。

〈受信機〉

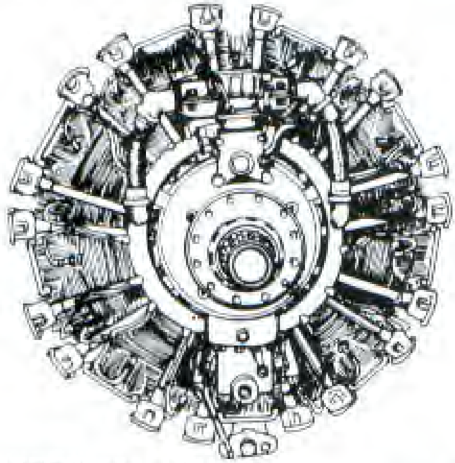
〈無線機〉飛3号または飛5号で、アンテナの張り方は上記のようにいろいろあった。



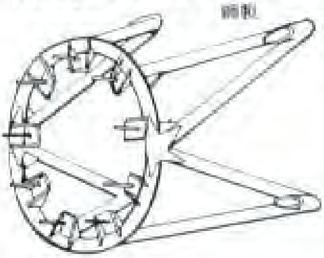
〈ハ-45エンジン〉筒径130mm、行程150mmで、隼などに使われたハ-115の18気筒版であった。種々の型があるが、疾風は主として21型を使用した。

〈プロペラ〉直径3.05mのペ-32を装備。ラチエの定速式4翅ペラを国産化したもので、ブレードは濃い灰緑色に塗られており、先端は黄色。

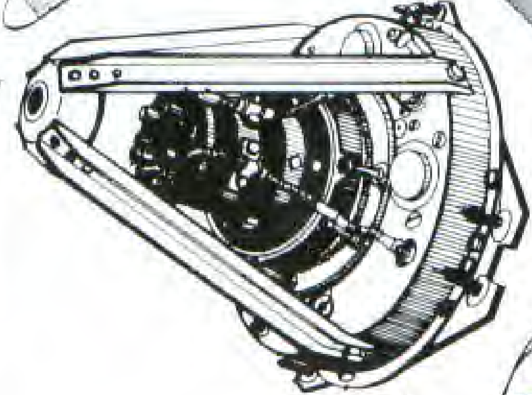
〈ラチエ電気式可変ピッチ・ユニット〉



〈発動機架〉クロームモリブデン鋼製







〈燃料冷却器〉右翼下面に装備

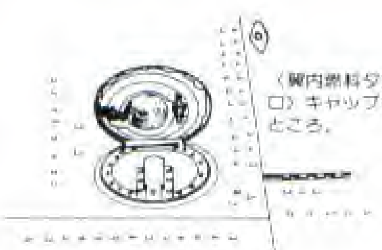




〈始動フック〉始動車の回転棒とはめ合わせてエンジンをスタートさせた。「ハックス」という。

〈ピトー管〉



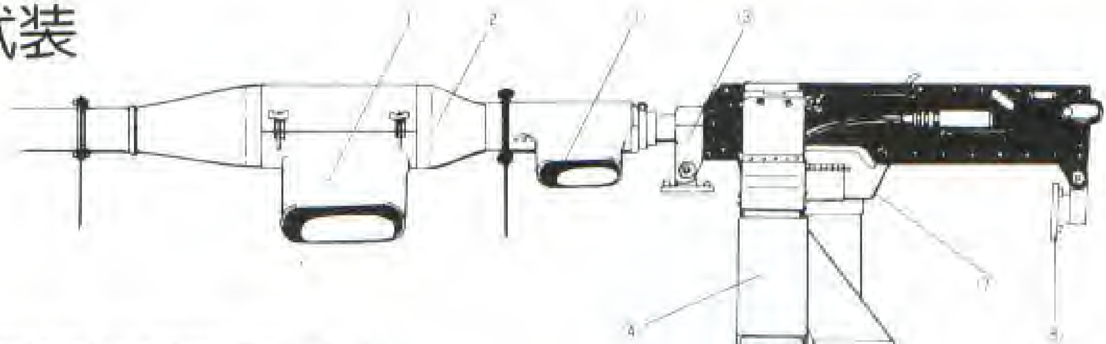


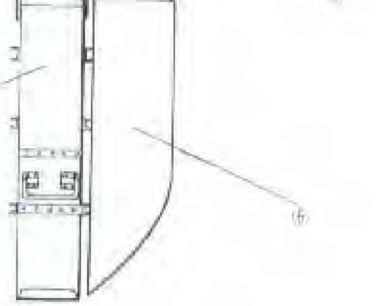
〈翼内燃料タンク注入口〉キャップを閉じたところ。

主翼下面の増槽懸吊装置は、爆弾懸吊装置と兼用になっていた。大小2組の増槽、爆弾おさえがあり、操縦席左側の爆弾・増槽投下ボタンにより投下することができた。爆弾の場合は30kgから250kgまでのものを左右各1発ずつ搭載できた。ふつう、爆弾2発または増槽2個であるが、片翼に爆弾、片翼に増槽という組み合わせも見られた。爆弾は通常の爆弾のほか、地上の飛行機や戦車攻撃用のタ弾も搭載できた。

燃料冷却器は高温の地でベーパー・ロックをおこすのをふせぐためである。

武装

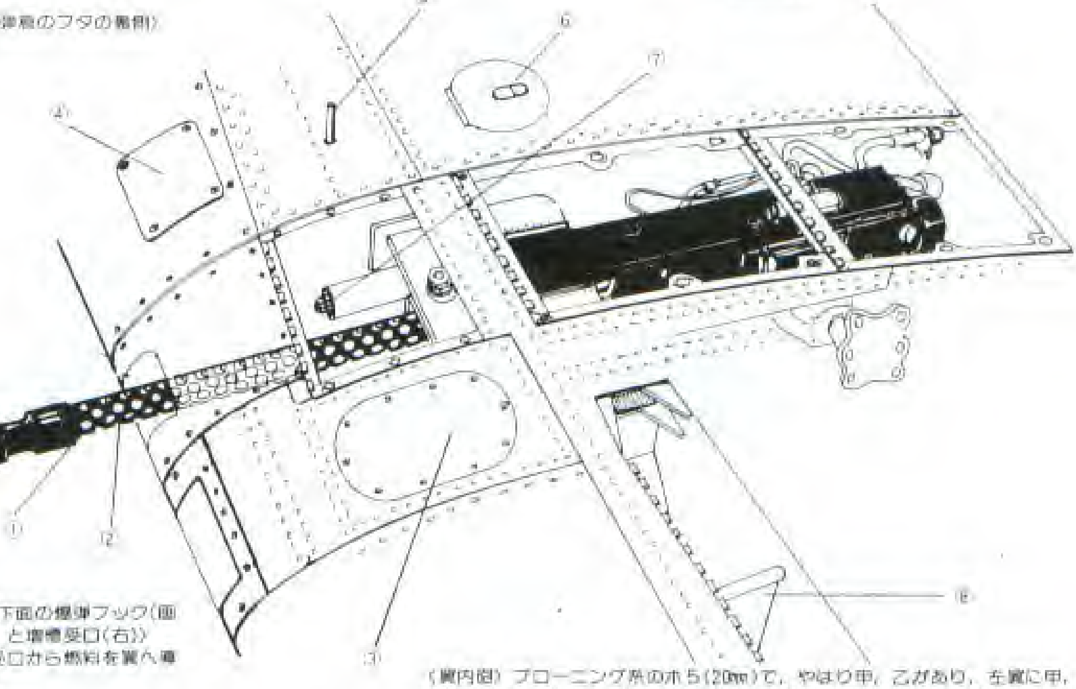




胴体砲は1式12.7mm固定機関砲(ホ103)。ブローニング系で甲、乙があり、左側が甲、右側が乙。初速は780m／秒、発射速度は毎分800～900発。①ガス抜き、②噴発筒、③前部取付、④送弾口、⑤弾倉(350発入り)、⑥保弾子受、⑦空薬莢受け、⑧後部取付。

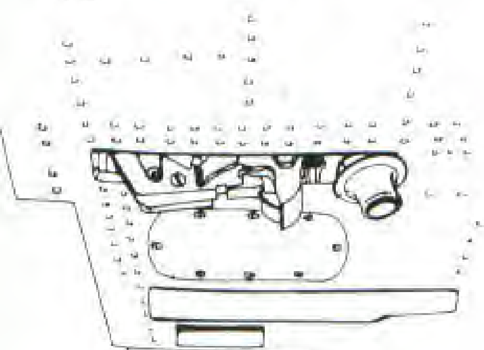


〈胴砲弾倉のフタの裏側〉



〈主翼下面の爆弾フック(画面左)と増槽受口(右)〉この受口から燃料を翼へ導いた。

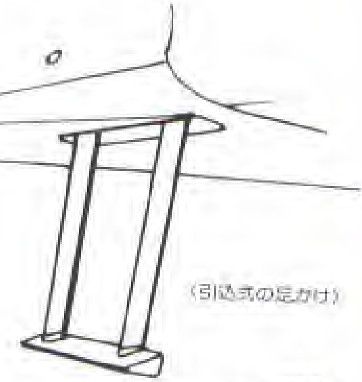
〈翼内砲〉ブローニング系のホ5(20mm)で、やはり甲、乙があり、左翼に甲、右翼に乙を搭載した。初速は750m/秒、発射速度は毎分850発。陸軍の代表的機関砲のひとつで、疾風は乙・丙型では胴体砲としても使用されている。①砲身、②冷却筒、③点検口、④翼点検口、⑤脚出入指示棒、⑥燃料注入口、⑦駐退機、⑧弾倉。(給弾口に10発入り、計150発)



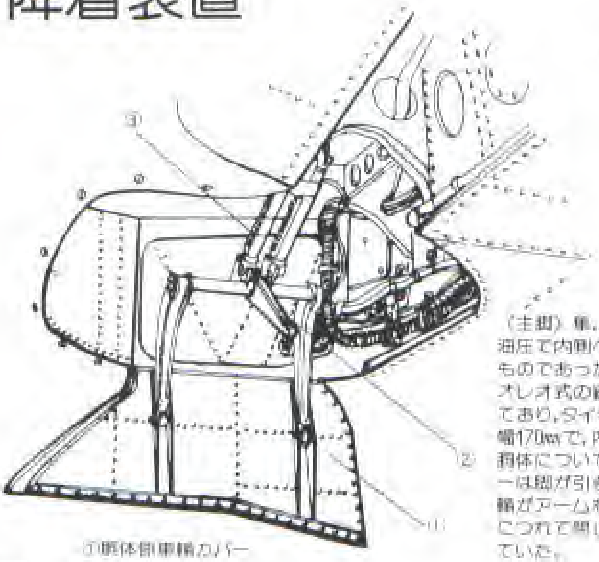
〈200ℓ入り増槽〉両翼の脚外方に1個ずつ搭載。2個で航続力は約600km増大する。



降着装置

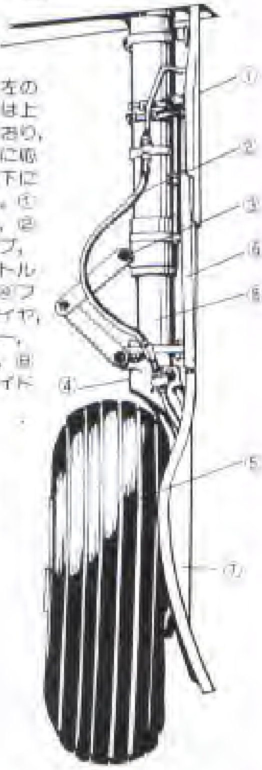


(引込式の足かけ)



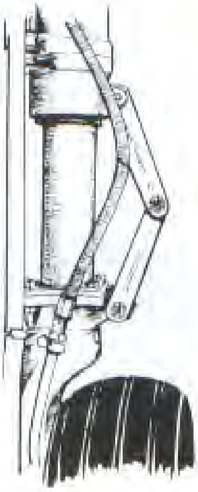
①胴体側車輪カバー
②アーム
③アップロック

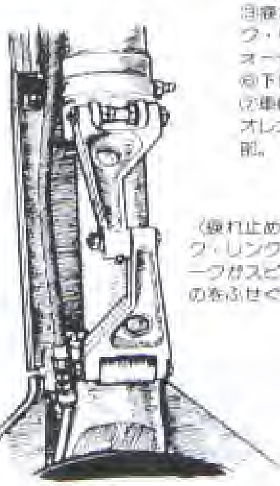
(主脚) 隼、鍾馗どうよう、油圧で内側へ引込む方式のものであった。脚支柱にはオレオ式の緩衝装置がついており、タイヤは外径650mm、幅170mmで、内圧は4.5気圧。胴体についている車輪カバーは脚が引きあげられ、車輪がアームを押すと、それにつれて閉じるようになっていた。



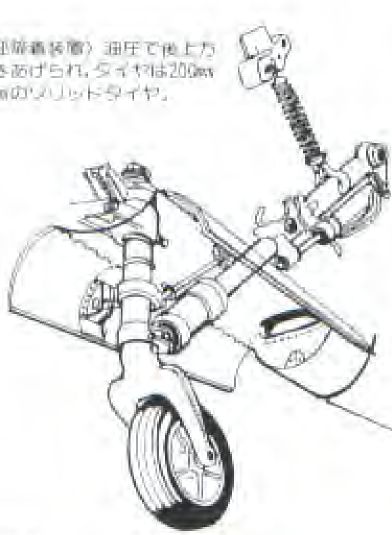
正面から見た左の主脚: カバーは上下にわかれており、オレオの動きに応じて下部が上下にスライドする。①上部脚カバー、②ブレーキパイプ、③振れ止め(トルク・リンク)、④フォーク、⑤タイヤ、⑥下部脚カバー、⑦車輪カバー、⑧オレオ・スライド部。



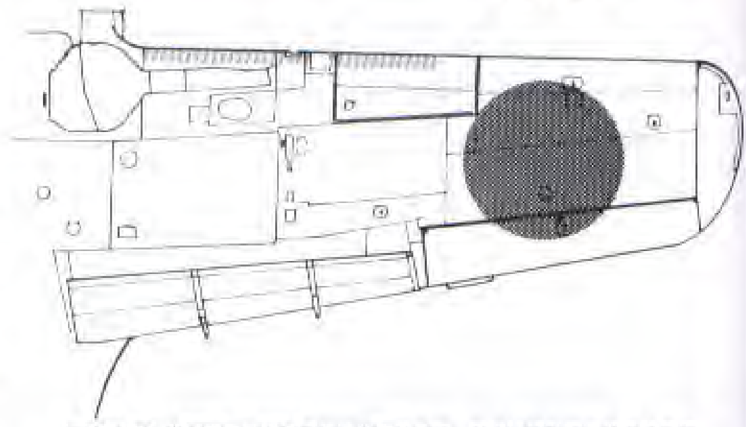




(振れ止め(トルク・リンク))フォークがスピンするのをふせぐ装置。

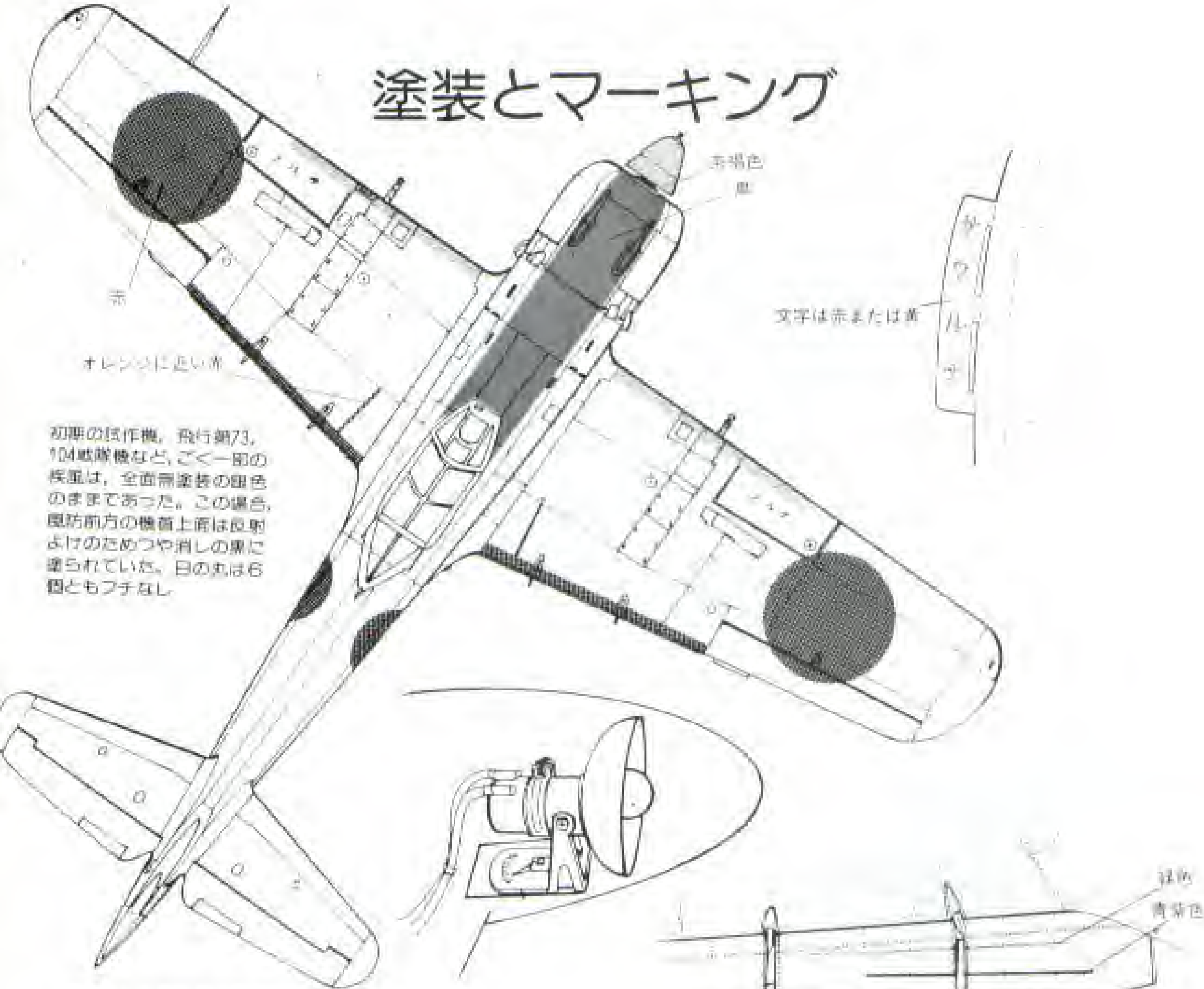


(尾部降着装置) 油圧で後上方へ引きあげられ、タイヤは200mm×75mmのソリッドタイヤ。



(塗装メモ) 主翼下面は灰色または明灰白色で、前縁は補助翼内端の延長線の位置から内側が、上面どうよう、オレンジ色に近い黄色に塗られていた。幅は100mmと規定されていた。また、前縁燃料タンクのフチは赤い線が入っていた。日の丸は、灰色の場合も明灰白色の場合もフチなしである。脚カバーには赤い線が2本入っている荷重状態を示すためのものである。

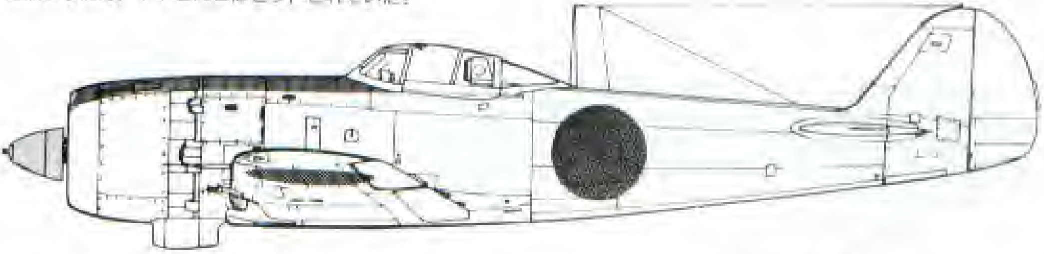
塗装とマーキング

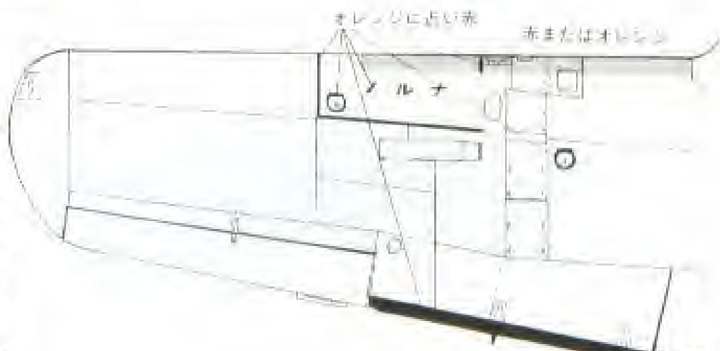


初期の試作機，飛行第73，104戦隊機など，ごく一部の疾風は，全面無塗装の銀色のままであった。この場合，風防前方の機首上面は反射よけのためつや消しの黒に塗られていた。日の丸は6個ともフチなし。

〈着陸灯〉左翼前縁の翼内砲の外側に設けられており電球のうしろに凹形の反射鏡がついている。照らす方向は変えられるようになっていた。取付具の上に見える目盛りは方向を合せるためのものである。取付位置が機軸より約2.4cmほど左によっているので進路前方を照らすため，やや右向きにセットされていた。

〈蝶型ファウラーフラップの作動表示線〉緑色が15°，青紫色が35°，全開で53°。





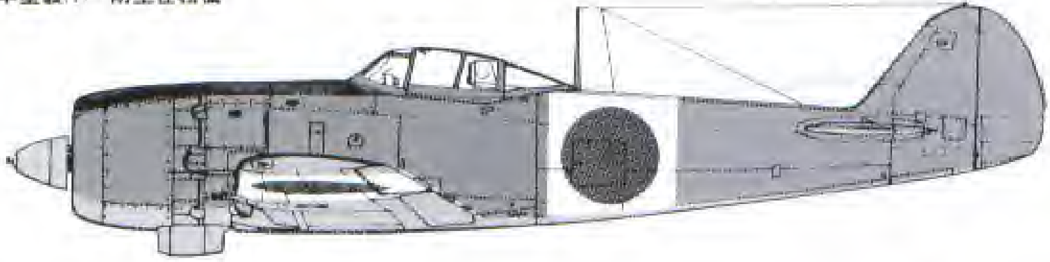
〈主翼上面の細部塗装〉前縁は補助翼内端を前方へ延長した位置付近から内側を黄色に塗っていた。これは味方識別のためのもので，規定では赤またはオレンジ色となっていたが，実際はオレンジ色に近い赤味がかった黄色が多かった。幅は100mmと定められていた。
前縁燃料タンクのフチ，燃料注入口のフタのフチ，ノルナなどの注意文字も，赤またはオレンジ色と規定されており，ふつう赤を使うことが多かった。後縁は蝶型フラップの後端がわずかに見えており，この部分も赤またはオレンジ色と規定されていたが，ふつう赤を使用していた。翼端灯は左が赤，右が青，補助翼は布張りで明灰白色に塗ることもあった。

基本塗装(迷彩機)

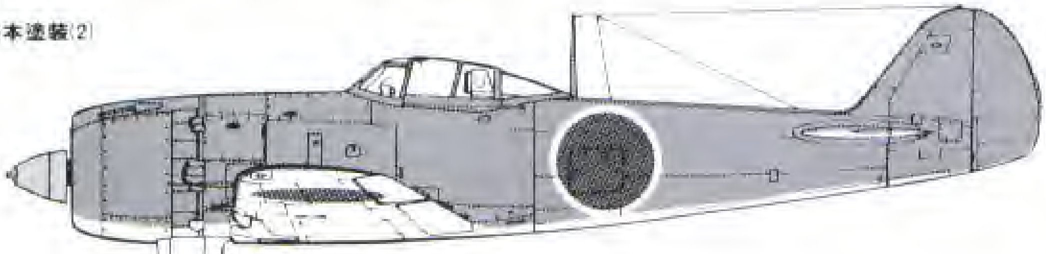


疾風は，ほとんどが大戦後期の陸軍戦闘機同様，上面から側面が暗緑色で，下面が明灰白色という迷彩塗装であった。この場合，機首上面の反射よけ，主翼前縁の味方識別帯，注意文字，前縁燃料タンクのフチ，燃料注入口のフタのフチ，フラップ後縁上面などは，銀色の機体同様の塗り方をしていた。図の機体は両翼と胴体の日の丸が白い帯のなかに記入されているが，これは機が防空任務についていることを示すもので，本土防空戦闘隊の使用機は，ほとんどがこの白い帯を入れていたが，白い四角形のなかに日の丸を入れた部隊もあった。防空任務をとかれるとこの白帯は消していた。

基本塗装(1)—防空任務機



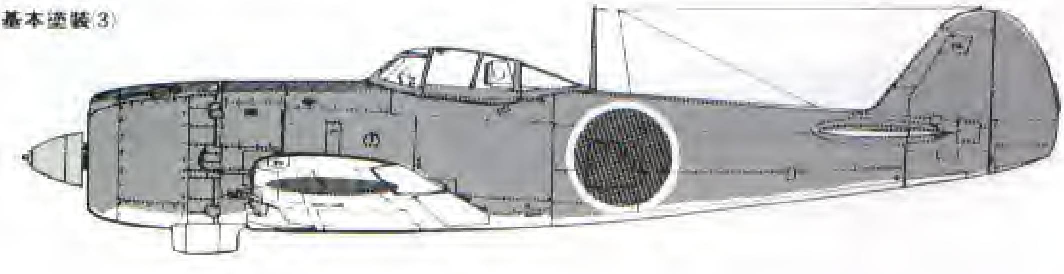
基本塗装(2)



疾風の塗装で他機と異なるのはスピナの塗装で，暗緑色迷彩機の多くは濃灰緑色（下面の明灰緑色に緑を混ぜたような色）で塗られていた。



基本塗装(3)



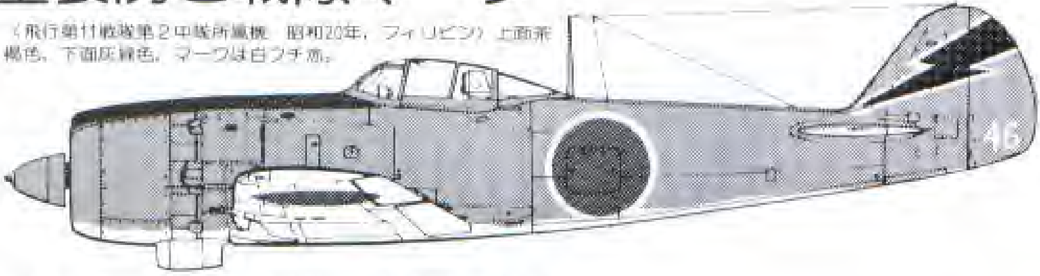
疾風の塗装は，前述のように暗緑色の迷彩塗装がスタンダードであったが，全面銀色のもののほかに，上面から側面へかけて銀地に暗緑色のマダラ迷彩をし，下面は銀色のままのもの，上面と側面が明灰白色の地に暗灰色のマダラ迷彩で，下面が明灰白色のもの，上面と側面が暗褐色で，下面が明灰白色のものなどもあった。

暗緑色のマダラ迷彩またはシマ迷彩（いわゆるメロメロ迷彩）のものは明野教導飛行師団の使用機に見られたという。暗灰色のマダラ迷彩機は，19年秋，比島へ進出した飛行第1戦隊の使用機に見られた。マダラがかなり大きく，フチもボカしてなく，かなりはっきりした線になっているものもあった。暗褐色のものは，独立飛行第24中隊機などに例があるが，大戦末期は，この塗装のものがかなり見られたという。

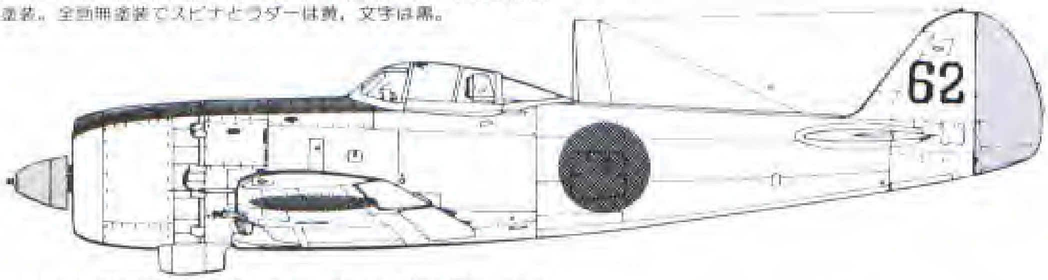
この暗褐色は100式司偵などにも使われており，チョコレートのような色であったというが，このほか，もっと暗い黒褐色も使われており，この色は，退色するにつれて色がうすくなり，最後には灰褐色になったという。この黒褐色は4式重爆飛龍などに使われており，疾風の一部も使用していたという。下面の明灰白色も，純粋の明灰白色もあれば，やや緑の入った感じのいわゆる日本陸軍機色（明灰緑色）のものもあった

塗装例と戦隊マーク

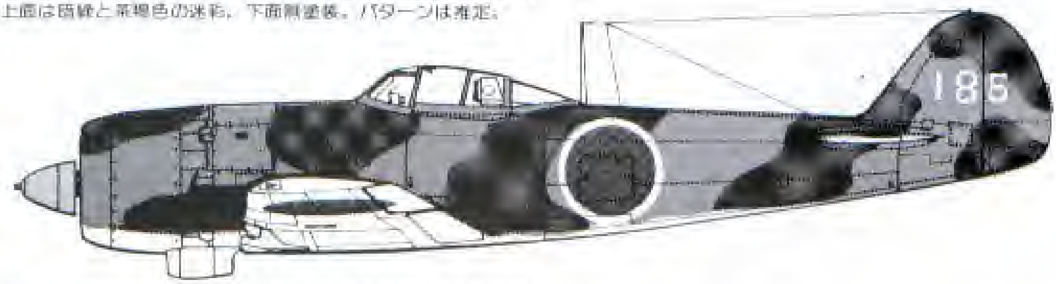
〈飛行第11戦隊第2中隊所属機　昭和20年，フィリピン〉上面茶褐色，下面灰緑色，マークは白フチ赤。



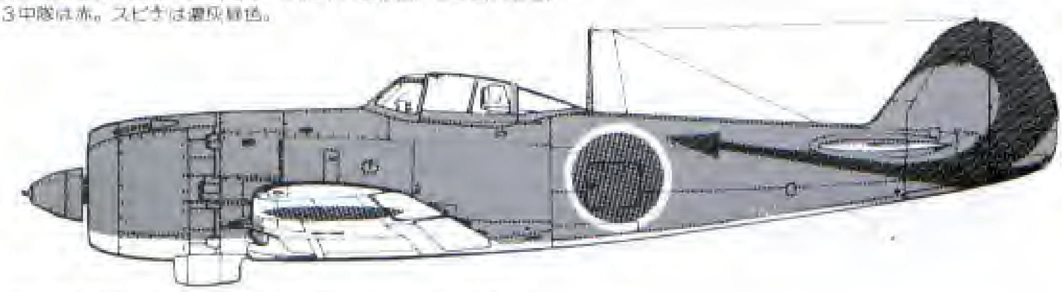
〈飛行第22戦隊，久家准尉機　昭和19年，西安〉西安攻撃で名をあげた22戦隊機で，同准尉が訓練中，空中接触事故を起した時の塗装。全面無塗装でスピナとラダーは黄，文字は黒。



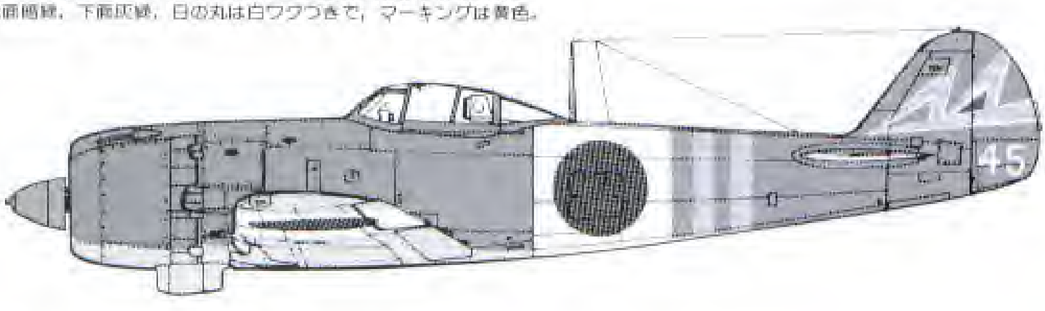
〈飛行第22戦隊戦隊長　岩橋少佐機　昭和19年9月，西安〉P-47へ体当りし，20機以上のスコアをあげた岩橋少佐の最期の機体。上面は暗緑と茶褐色の迷彩，下面無塗装。パターンは推定。



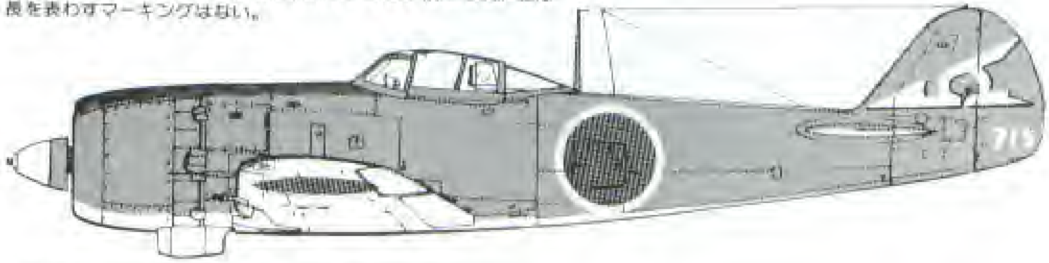
〈飛行第29戦隊所属機　昭和20年，台湾〉上面暗緑色，下面灰緑色の標準塗装の機体で，戦隊マークは１中隊が白，２中隊は空色，３中隊は赤。スピナは濃灰緑色。



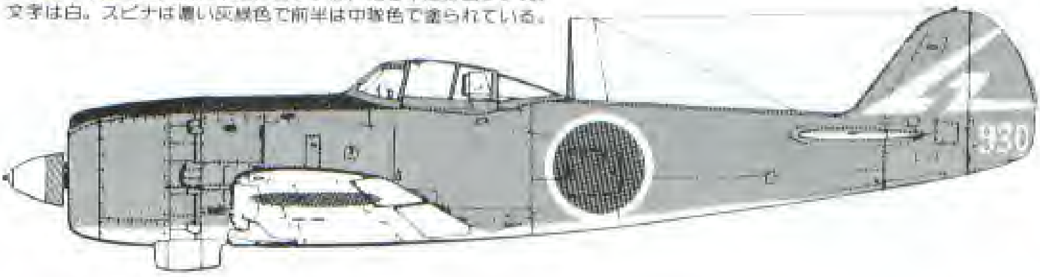
〈飛行第47戦隊第３中隊長機　昭和20年〉19年末から４式戦をもってB-29迎撃にあたった防空部隊で，波多野大尉機と思われる。上面暗緑，下面灰緑，日の丸は白ワクつきで，マーキングは黄色。



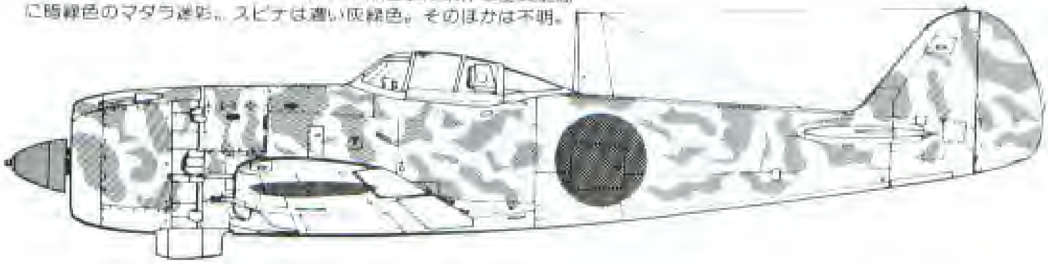
〈飛行第51戦隊戦隊長　池田大尉機　昭和20年，下館〉上面暗緑，下面無塗装で，戦隊マークは黄に赤カゲ。スピナ前半も黄。戦隊長を表わすマーキングはない。



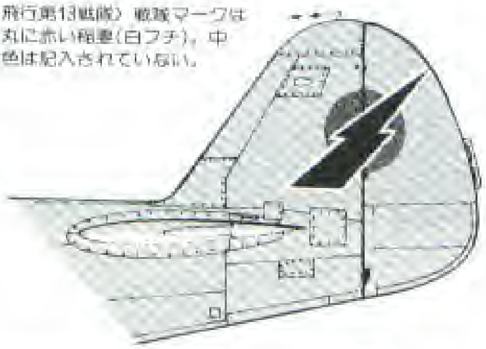
〈飛行第52戦隊第1中隊機〉上面暗緑色，下面無塗装，戦隊マークは第1中隊が白，第2中隊が白フチ赤，第3中隊が白フチ黄。文字は白。スピナは濃い灰緑色で前半は中隊色で塗られている。



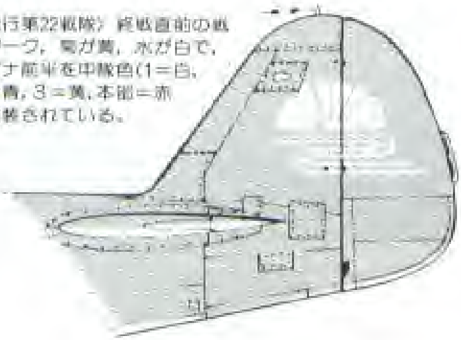
〈所属部隊不詳，クラークフィールド〉無塗装に胴体と主翼上面に暗緑色のマダラ迷彩。スピナは濃い灰緑色。そのほかは不明。



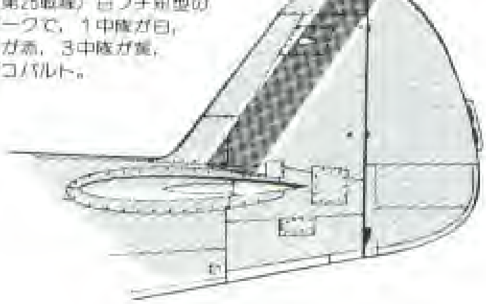
〈飛行第13戦隊〉戦隊マークは青丸に赤い稲妻(白フチ)。中隊色は記入されていない。



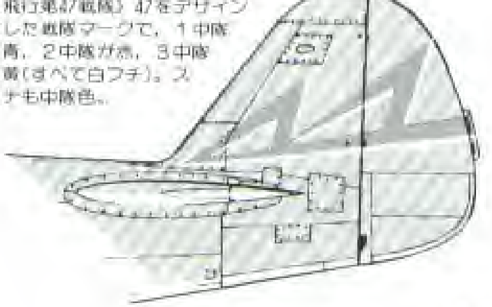
〈飛行第22戦隊〉終戦直前の戦隊マーク，雲が黄，水が白で，スピナ前半を中隊色(1=白，2=青，3=黄，本部=赤で塗装されている。



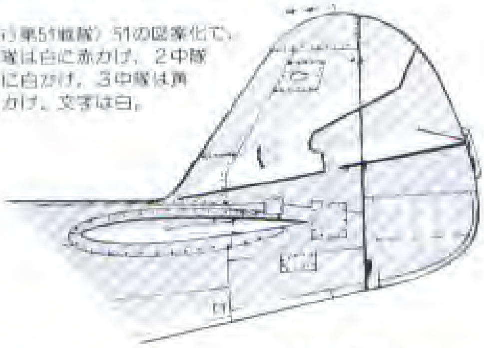
〈飛行第25戦隊〉白フチ矩型の戦隊マークで，1中隊が白，2中隊が赤，3中隊が黄，本部がコバルト。



〈飛行第47戦隊〉47をデザイン化した戦隊マークで，1中隊が青，2中隊が赤，3中隊が黄(すべて白フチ)。スピナも中隊色。



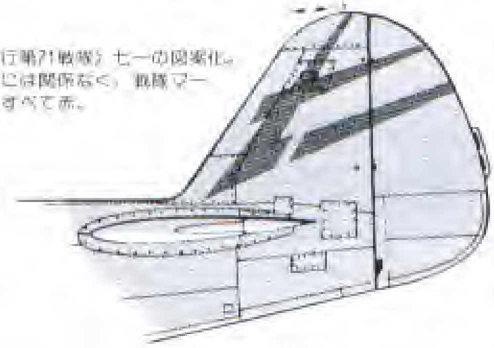
〈飛行第51戦隊〉51の図案化で，1中隊は白に赤かげ，2中隊は赤に白かげ，3中隊は黄に白かげ。文字は白。



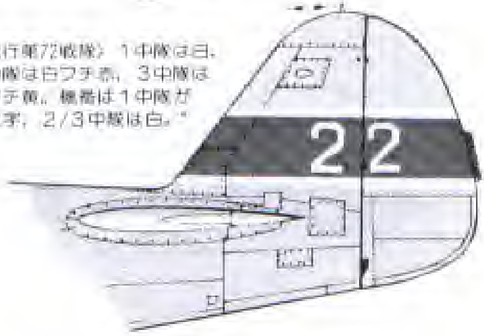
〈飛行第52戦隊〉戦隊マークは1中隊が白，2中隊が赤に白かげ，3中隊が黄に白かげ，スピナ前半にも中隊色を塗っている。



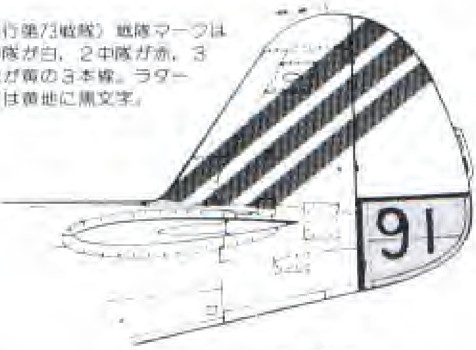
〈飛行第71戦隊〉七一の図案化。中隊には関係なく，戦隊マークはすべて赤。



〈飛行第72戦隊〉1中隊は白，2中隊は白フチ赤，3中隊は白フチ黄。機番は1中隊が黒文字，2/3中隊は白。



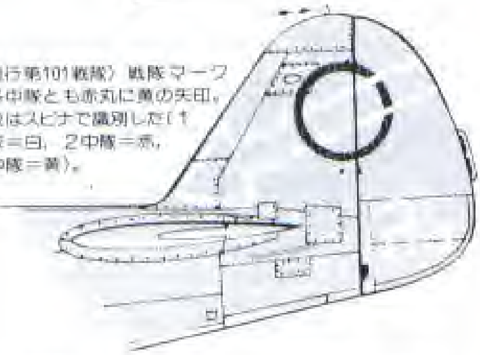
〈飛行第73戦隊〉戦隊マークは1中隊が白，2中隊が赤，3中隊が黄の3本線。ラダー下方は黄地に黒文字。



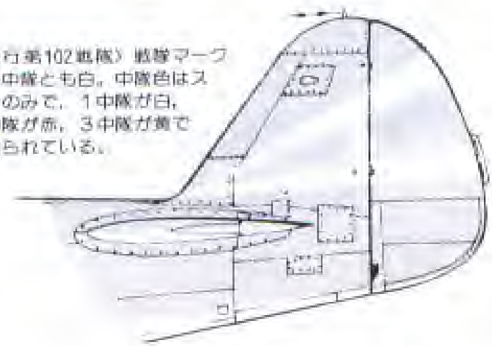
〈飛行第85戦隊〉1中隊は赤フチ白，2中隊は白フチ赤，3中隊が赤フチ黄で，本部は白フチコバルト色。文字は白。



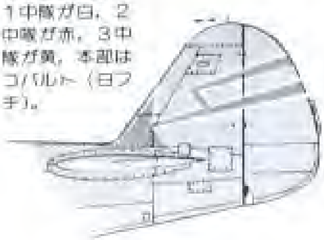
〈飛行第101戦隊〉戦隊マークは各中隊とも赤丸に黄の矢印。中隊はスピナで識別した（1中隊＝白，2中隊＝赤，3中隊＝黄）。



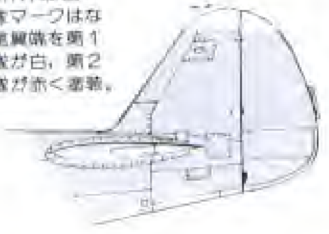
〈飛行第102戦隊〉戦隊マークは各中隊とも白。中隊色はスピナのみで，1中隊が白，2中隊が赤，3中隊が黄でで塗られている。



〈第103戦隊〉
1中隊が白，2中隊が赤，3中隊が黄，本部はコバルト（白フチ）。



〈第111戦隊〉
戦隊マークはなく尾翼端を第1大隊が白，第2大隊が赤く塗装。



〈第200戦隊〉
文字は白，明野を表わすマークは黒地に白文字。



4式戦闘機 疾風

NAKAJIMA Ki-84 HAYATE (FRANK)



4式戦闘機「疾風」(キ-84)は、昭和19年11月27日、その存在が新聞発表され、公のものとなった。第2次大戦も終り近く、日本は苦戦を続けていた中で、起死回生のたのみの綱として軍部は疾風を秘匿したにちがいない。疾風(はやて)の名称は翌20年4月11日に、やはり新聞紙上に公表され、不朽のものとなった。ここでは、疾風の数少ない写真をもとに、勇姿を再び思い起こしてみよう。

↑4式戦甲型・疾風の機首部分。エンジンは離昇出力2,000馬力の「ハ45」-21(NK9H)で、大馬力にくらべてその直径は1.18mと小さい。プロペラはフランスのラチエを日本国際航空工業が国産した4翅電気式可変節距ペラで直径3.1m。胴体上方に見える2個の黒い楕円形のものは機首機関砲のガス抜孔。機首下面は滑油冷却器空気取入口。主翼から20mm翼内砲の砲口が出ている。

4式戦闘機「疾風」(キ84)の各型

(いずれも武装の変更のみ)

● 4式戦闘機甲型	胴 体 ホ103 (12.7mm)×2 翼 内 ホ5 (20mm)×2
● 4式戦闘機乙型	胴 体 ホ5 (20mm)×2 翼 内 ホ5 (20mm)×2
● 4式戦闘機丙型	胴 体 ホ5 (20mm)×2 翼 内 ホ115II (30mm)×2 (特殊装備)
● 4式戦闘機丁型	胴 体 ホ5 (20mm)×2 胴体上向 ホ5 (20mm)×1 翼 内 ホ5 (20mm)×2 (試作2機のみで中止)





⬆中国は広東省の天河飛行場に翼を休める4式戦闘機甲型「疾風」。内地から到着したばかりの塗装も新しい機体で、まだ戦隊マークも描かれていない。飛行第85戦隊の補給機であろうか。昭和20年初めごろ撮影。

⬅エンジン・カウリングのカバーをはずしたところ。中島の生んだ傑作のエンジン、ハ45の気筒部分が見える。推力式単排気管の後方の太いパイプは発動機架、その下方の白く見えるのは滑油タンク。

⬇1式戦3型「隼」と並んだ飛行第101戦隊の4式戦甲型「疾風」。尾翼のマークは赤い円に黄色の矢印，機体番号は白，101戦隊は20年6月末ころまで、おもに九州から沖縄方面への特攻機掩護に当たっていた。





↑昭和20年4月6日，南九州宮崎県都城市の郊外にある特攻基地，都城西飛行場から，沖縄方面を目指して出撃する第1特別振武隊（4式戦8機）の直掩機として先発する飛行第102戦隊の4式戦甲型，左右の翼下面に200ℓ入り増槽を装備している。





↑胴体着陸した第1錬成飛行隊の4式戦甲型「疾風」。この飛行隊は第520臨時防空戦隊とも呼ばれ，垂直尾翼に描かれた赤い斜線が部隊マーク。本機のカウリングの最大幅は後列気筒付近でエンジンの直径1,180mmに対し左右各40mmの間隔をとり1,260mmとなっている。上部中央にあるものは気化器空気吸入筒。

NAKAJIMA Ki-84 HAYATE "FRANK" became known to the public when official news release was appeared in the local newspapers on 27 November 1944. The new fighter had been developed to replace Ki-43 "Oscar" with heavier arms and armour-protection. Powered by 1,900hp Ha-45 engine its maximum speed at sea level reached 523km/hr. Armament comprised two 12.7mm Ho-103 machine-guns in upper cowling, two 20mm cannon in wings and max bomb load of 1,102 lb.





⬆終戦直後，東京近郊の基地で撮影された3機の4式戦。左右の機体はエンジンがはずされている。右は飛行第47戦隊第2中隊機，中央は飛行第52戦隊機である。
⬆館林飛行場は中島飛行機太田製作所に近いため，太平洋戦争の末期には完成したばかりの4式戦が空輸され，本土決戦に備えて温存されていた。写真は館林で終戦後武装解除された4式戦の1機でプロペラははずされている。尾部のマークから第183振武特攻隊所属機と思われる。





↑1944年アメリカ軍の手に入ってテストされた4式戦甲型。150という高オクタン価の燃料を使ってテストした結果、高度6100mで実に最大速度687km/hを記録していた。また、操縦性もP-47やP-51よりもすぐれていると判断されている。



↓昭和20年8月から終戦まで、群馬県館林飛行場には、本土決戦に備えて4式戦「疾風」と100式司偵30～60機が温存されていた。日本本土に進攻する敵艦隊をめざして突入する特攻特別攻撃隊160機の待機場である。各隊は6機で編成され、「忠義隊」「誠忠隊」「殉義隊」などと名付けられ、出撃の命を待って訓練に精進していたが、ついにその命令は発せられなかった。写真は戦後武装解除されプロペラをはずされた4式戦の一群、後方に100式司偵が見える。いずれも爆弾は取付けられていない。

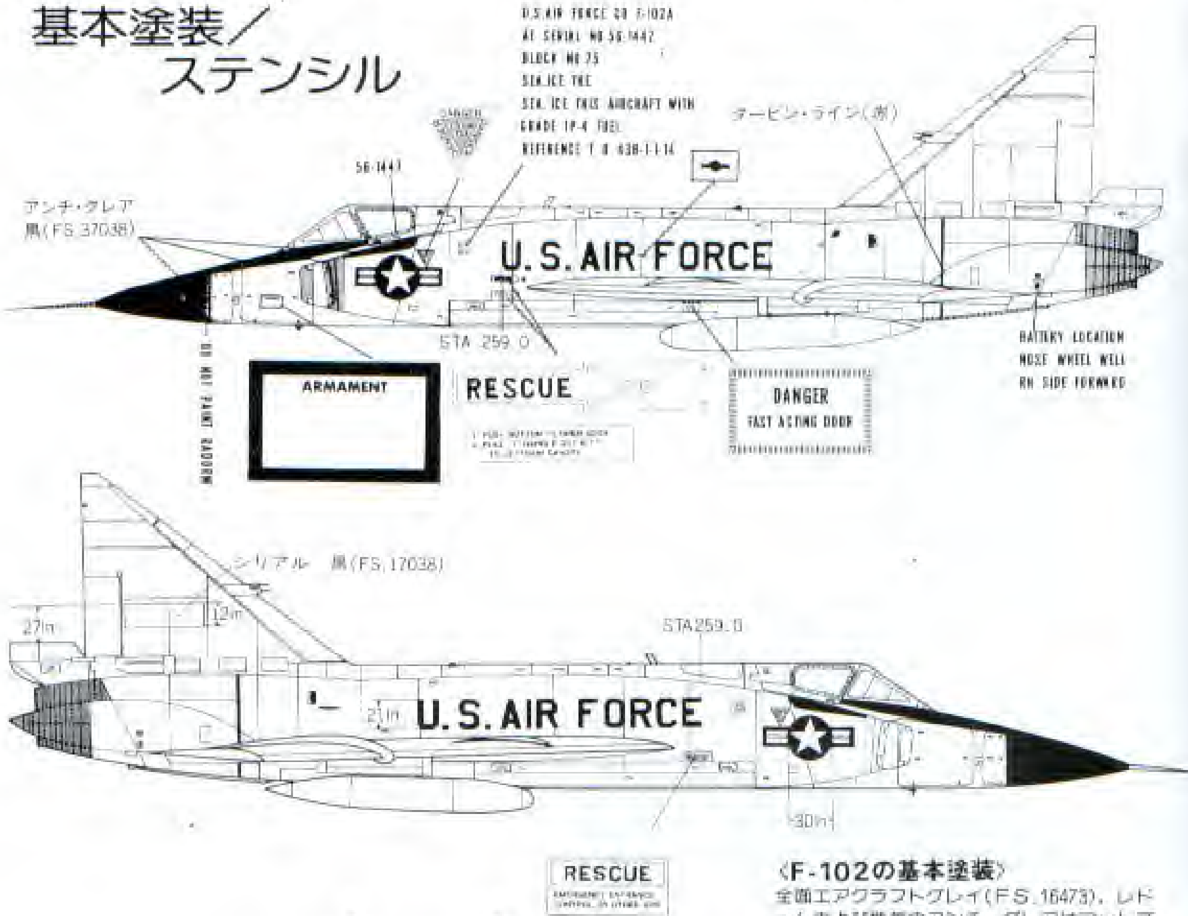


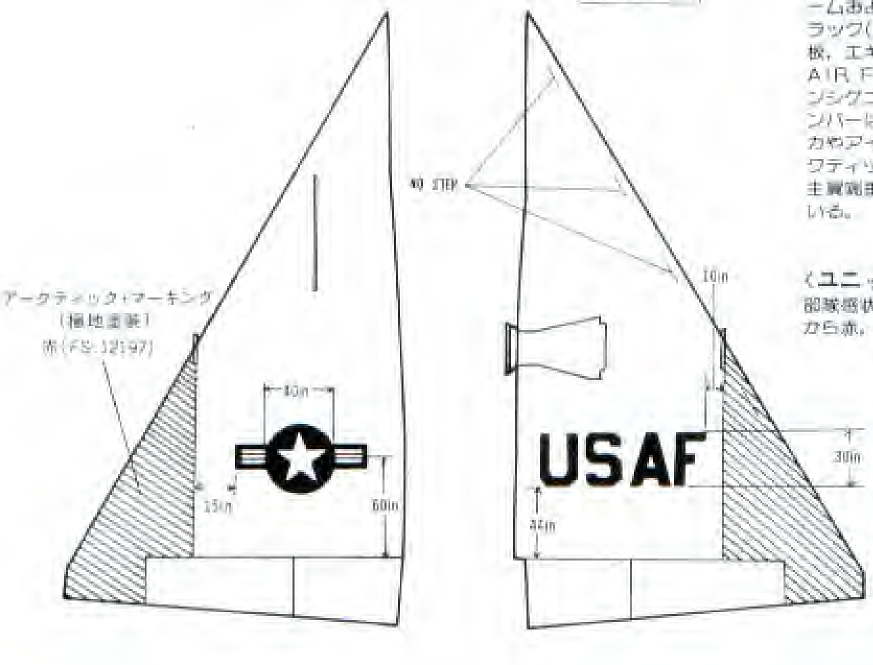
F-102 デルタ・ダガー"デュース"

F-102は超音速の全天候迎撃機として1951年に開発が始められ，途中，性能不足による全面的な改設計などというトラブルはあったものの，エーリア・ルール，コニカル・キャンバなど新技術の採用により，近代的なジェット戦闘機に生れかわり，ついには傑作機と呼ばれるまでに至った。また性能向上型F-106は現在もなおADTACの第一線機として不動の地位にある。

F-102は空軍名をデルタ・ダガーというが，パイロットや整備員たちからは“デュース”の名で親しまれた。このデュースがADTAC（当時はADCと呼ばれていた）を退役したのが1973年，続いて76年にはANGを退役し，あとは余剰機を改造したPQM-102Aのみが可動のデュースということになる。今月はこの消え去りつつある名機デュースにスポットをあててみよう。

基本塗装／ステンシル





〈F-102の基本塗装〉
全面エアクラフトグレイ(FS.16473)，レドームおよび機首のアンチ・グレアはマットブラック(FS.37038)，インテイク前縁，整流板，エキゾースト・ノズルは無塗装。U.S.AIR FORCEの文字，主翼のUSAFはインシグニアブルー(FS.15044)，シリアルナンバーはブラック(FS.17038)。またアラスカやアイスランドなどに駐留する機体はアークティック・マーキング（極地塗装）として，主翼端垂直尾翼を赤(FS.12197)で塗装している。

〈ユニット・サイテーションマーク〉
部隊感状を受賞したことを示すマークで，左から赤，白，青，白，赤，白，青，白，赤。

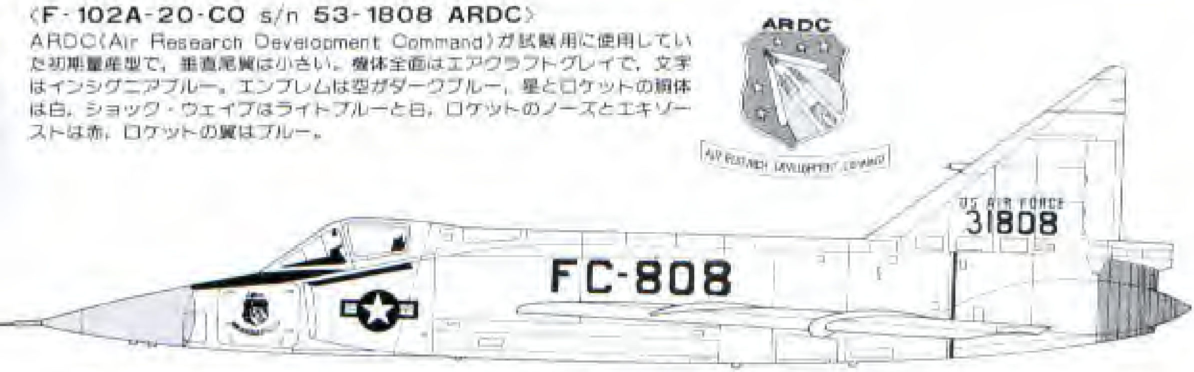
説・資料　格／川上信二
スト・資料　格／加藤寛雄／篠原信雄

G. D. Convair F-102 "Deuce"

〈YF-102A s/n 53-1787〉
４機造られたYF-102Ａの１号機で，機体全面は無塗装，機首はアンチ・グレアの下を白，赤で塗り分けてあり，CONVAIR YF-102Ａの文字は黒。胴体のバズ・レターと尾翼のシリアル・ナンバーはインシグニアブルー（ＦＳ.15044）。キャノピー・フレームは白。



〈F-102A-20-CO s/n 53-1808 ARDC〉
ARDC（Air Research Development Command）が試験用に使用していた初期量産型で，垂直尾翼は小さい。機体全面はエアクラフトグレイで，文字はインシグニアブルー。エンブレムは空がダークブルー，星とロケットの胴体は白，ショック・ウェイブはライトブルーと白，ロケットのノーズとエキゾーストは赤，ロケットの翼はブルー。



〈F-102A-60-CO s/n 56-1081 496FIS〉
西ドイツのハーン基地に駐留していた機体で，航空団司令の乗機と思われる。胴体と増槽のストライプは前から赤，黄，青。尾翼とエアブレーキは青と黄。



〈F-102A-41-COs/n 55-3362 496FIS〉
同じく469ＦＩＳの機体だが，こちらは初期のマーキングで，黒と黄色。機首のストライプも同様。



G. D. Convair F-102 "Deuce"

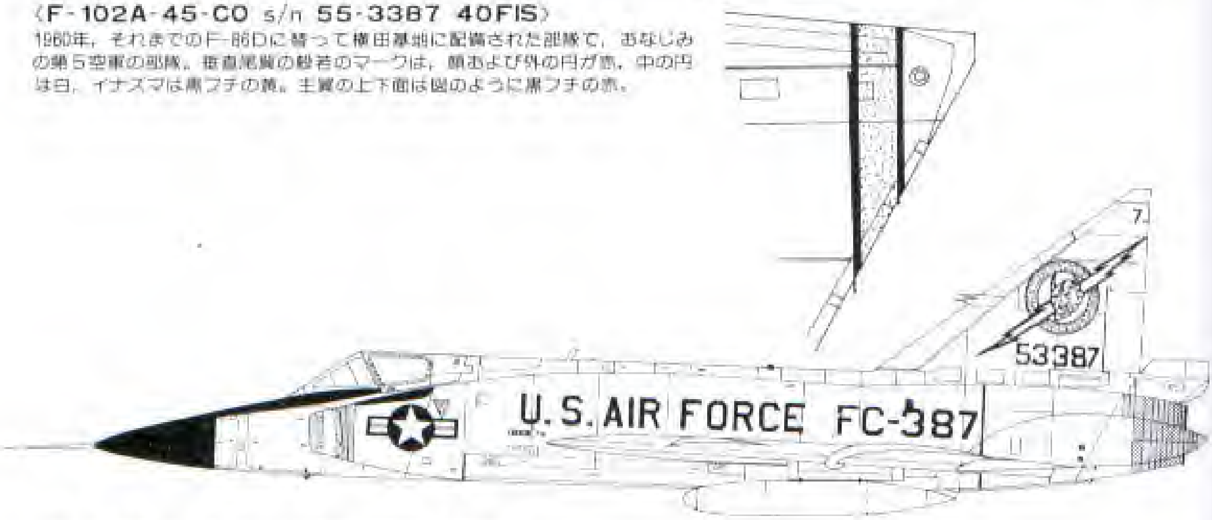
〈F-102A-90-CO s/n 57-846 460FIS〉
カリフォルニアのキャッスル空軍基地に展開していた460FISの所属機で，1963年のウィリアム・テル＃63に参加した機体。エンブレムはグリーンの地に，トラは黄と黒，スクロールは金，文字は黒，アウトラインは白。



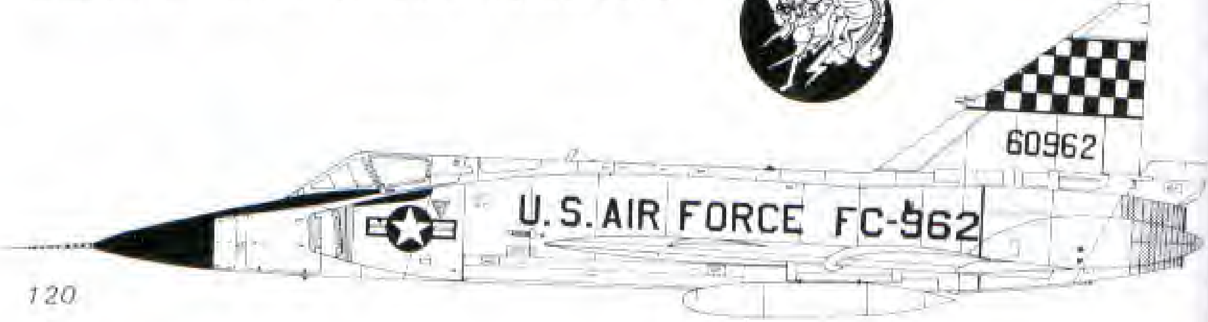
〈F-102A-10-CO s/n 53-1792 68FIS〉
板付基地に駐留していた68FISの所属機で，初期型に属する機体だが，第2次大戦後，機種をP-61，F-82，F-94B，F-86Dを替えながらも板付に駐留しつづけた，全天候迎撃部隊。垂直尾翼の三角は赤，エンブレムはナイトと剣が黒，たてとくつが赤。



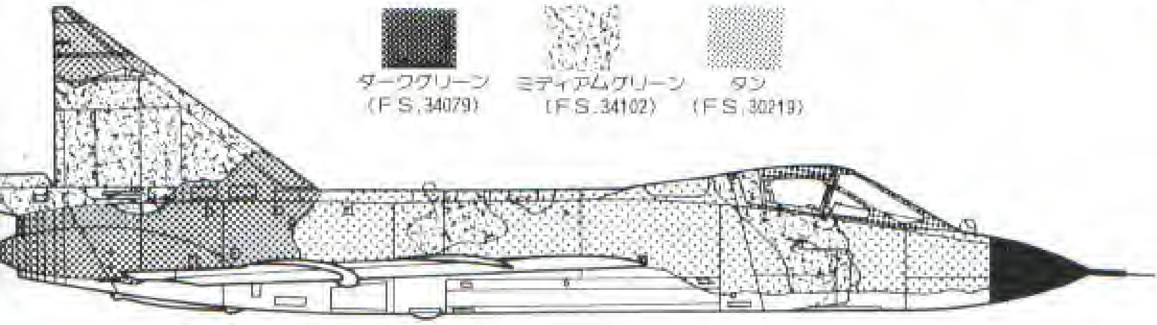
〈F-102A-45-CO s/n 55-3387 40FIS〉
1960年，それまでのF-86Dに替って横田基地に配備された部隊で，おなじみの第5空軍の部隊。垂直尾翼の般若のマークは，顔および外の円が赤，中の円は白，イナズマは黒フチの黄。主翼の上下面は図のように黒フチの赤。

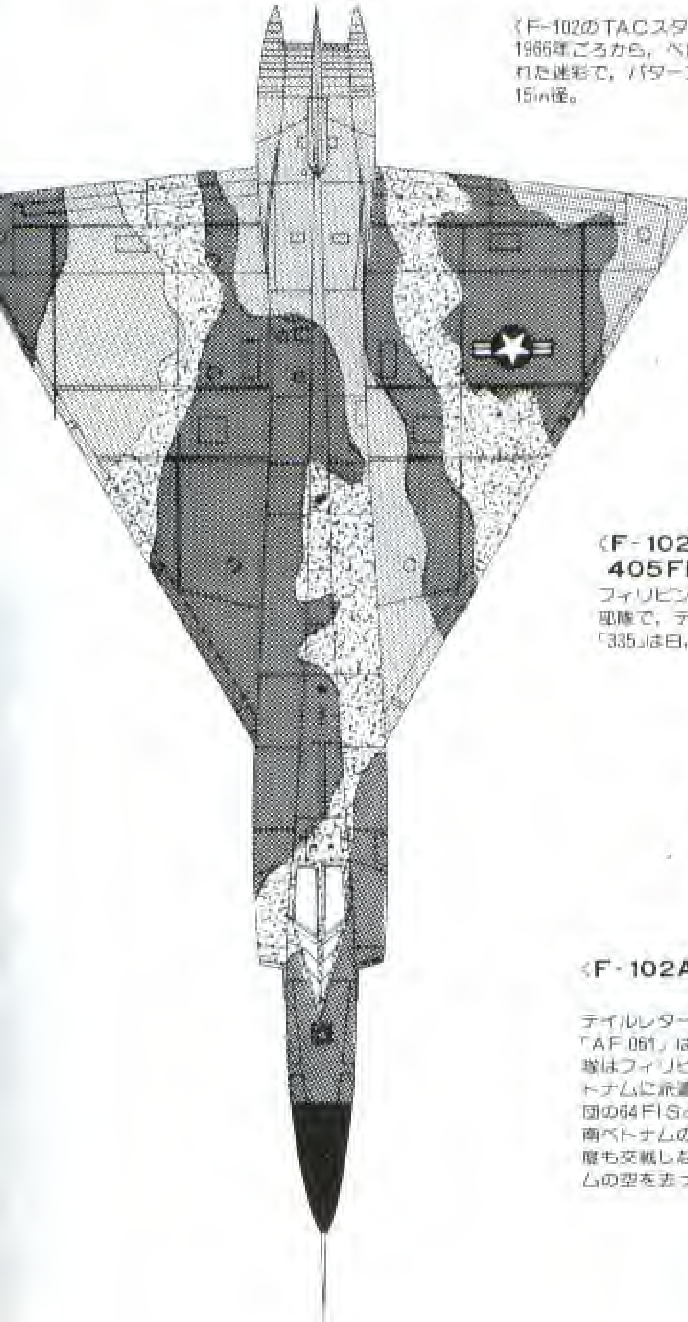


〈F-102A-51-CO s/n 56-962 4FIS〉
三沢基地に駐留していた部隊で，垂直尾翼のチェッカーは赤とインシグニアブルー（図の白の部分が赤）。ピトー管は赤と白の塗り分け。それまでのF-86Dに替り40FIS，68FISのF-102とともに日本の空にニラミをきかしていた。

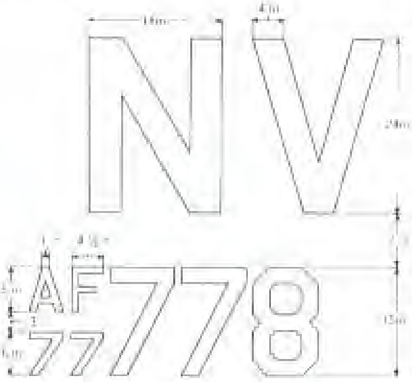


G. D. Convair F-102 "Deuce"





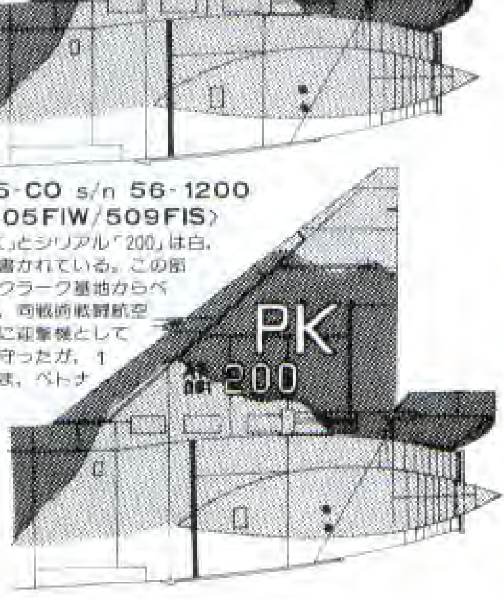
〈F-102のTACスタンダード・スキム〉
1966年ごろから，ベトナム戦争の激化にともないT.O.1-1-4に基づいて施された迷彩で，パターン，カラーは下の通り，左側面は省略した。国籍マークは15in径。



〈F-102A-75-CO s/n 56-1335
405FIW/64FIS〉
フィリピンのクラーク基地に駐留していた部隊で，テイルレター「PE」とシリアル「335」は白，「AF061」は黒。



〈F-102A-65-CO s/n 56-1200
405FIW/509FIS〉
テイルレター「PK」とシリアル「200」は白。「AF061」は黒で書かれている。この部隊はフィリピンのクラーク基地からベトナムに派遣され，司戦術戦闘航空団の64FISとともに迎撃機として南ベトナムの空を守ったが，1度も交戦しないまま，ベトナムの空を去った。



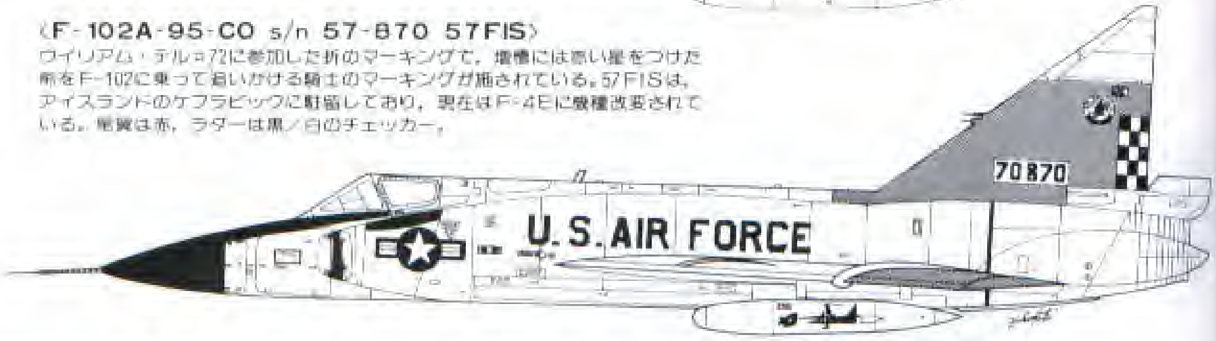
G. D. Convair F-102 "Deuce"

〈F-102A-80-CO s/n 56-1512 14FG/37FIS〉
垂直尾翼の帯は白フチつきのブルーで，星は白。帯の下から胴体およびエアブレーキ，主翼端は赤に塗られている。機首に37FISのエンブレム「The Fat Indian」が描かれている。

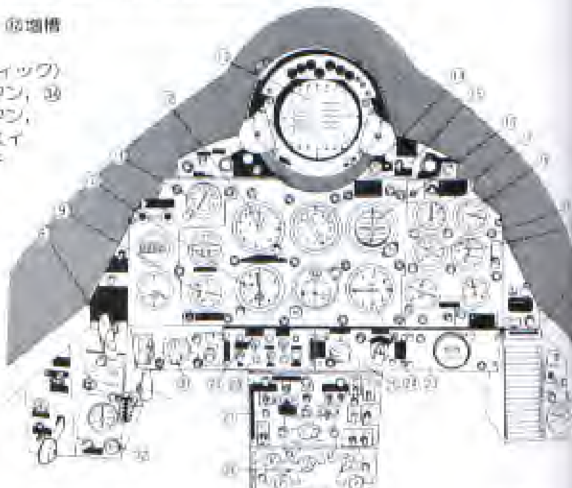


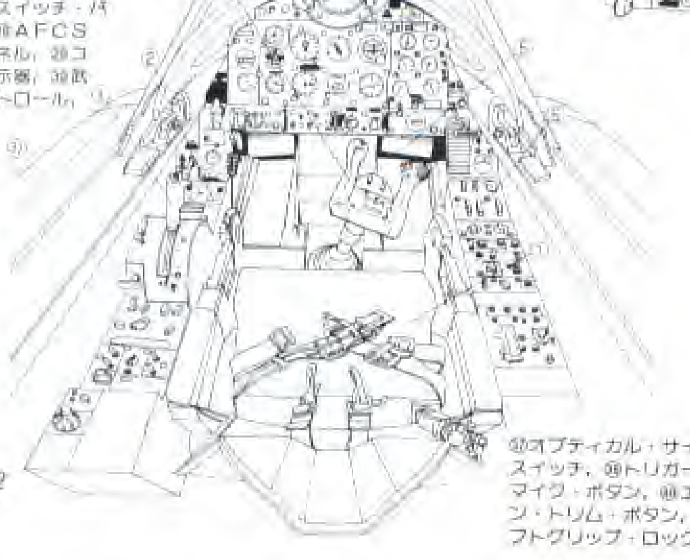


〈F-102A-95-CO s/n 57-870 57FIS〉
ワイリアム・テル'72に参加した折のマーキングで，増槽には赤い星をつけた熊をF-102に乗って追いかける騎士のマーキングが施されている。57FISは，アイスランドのケフラビックに駐留しており，現在はF-4Eに機種改変されている。尾翼は赤，ラダーは黒／白のチェッカー。

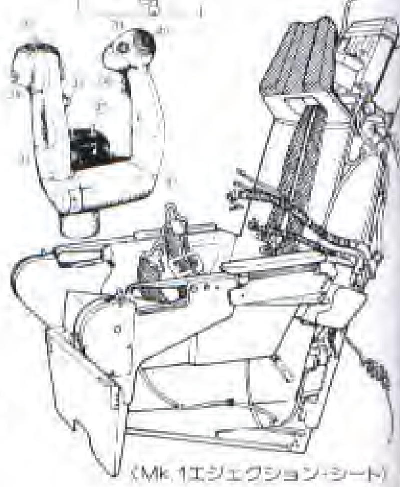


〈コクピット配置〉①スロットル・レバー，②酸素調整パネル，③コントロール・スティック，④オプティカル・サイト，⑤ラダー・ペダル，⑥燃料パネル，⑦Mk 1エジェクション・シート。
〈計器盤配置〉⑧ドラッグシュート・ハンドル，⑨目標高度指示器，⑩高度計，⑪時計，⑫速度計，⑬レーダ・スコープ，⑭コンパス，⑮フラッタ防止装置，⑯姿勢方位指示器，⑰エンジン回転計，⑱排気温度計，⑲燃料流量計，⑳燃料容量計，㉑キャノピー・ラッチ，㉒交流電圧計，㉓レーダ操作パネル，㉔昇降計，㉕アンテナ・スキャン操作パネル，㉖ライトコントロール・パネル，㉗ユティリティ・スイッチ・パネル，㉘AFCS操作パネル，㉙コース指示器，㉚武装コントロール，㉛緊急脚下げレバー，㉜増槽投下ボタン。
〈コントロール・スティック〉㉝ノーズ／テイルボタン，㉞オート・サーチボタン，㉟AAI-BCNスイッチ，㊱アンチ・ジャム・ボタン，





㊲オプティカル・サイト・スイッチ，㊳トリガー，㊴マイク・ボタン，㊵エレボン・トリム・ボタン，㊶レフトグリップ・ロック。



〈Mk 1エジェクション・シート〉

〈F-102A-70-CO s/n 56-1274 21CW/317FIS AAC〉
アラスカ航空軍団所属の機体で，1964年までアラスカ防空の任務についていた。全面エアクラフトグレイ，垂直尾翼と主翼端および増槽のフラッシュは赤。シリアルは黒で書かれている。機首の317FISのワッペンは太陽と雲をデザインしたもので，雲は黒，太陽は黄色，イナズマは白フチ赤。21CWのワッペンは青地に銀色の剣(剣の握りは金色)，イナズマは赤。垂直尾翼右側にはAACのワッペンが描かれている。色は青地に白の星，鷹は黄色。





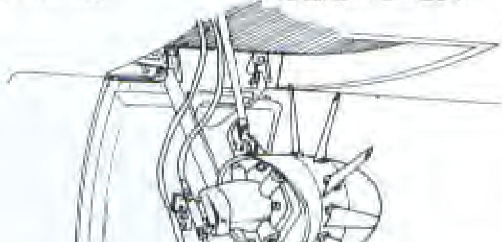
〈QF-102A〉
1977年後半，ホロマン基地でPQM-102Aなどと一緒に見られた機体で，図のようにシリアルなど何も書かれていない。全面グロス・エアクラフトグレイ（かなり白に近い）で，垂直尾翼および胴体のラインは白フチグロスレッド。アンチグレアはマットブラック，インテイク前縁と整流板は無塗装。

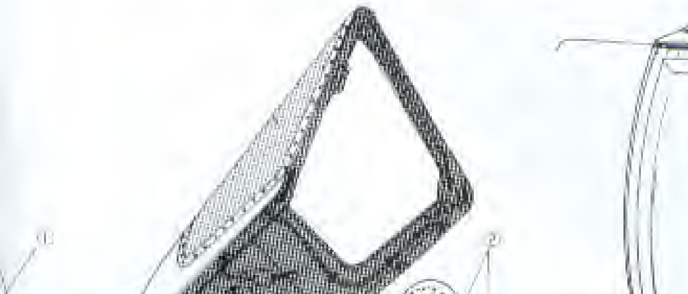




〈F-102A後期型の機首クローズ・アップ〉①AN/APX-25 IFFアンテナ，②ビジュアル・スプリッタ，③赤外センサー"ゴルフ・ボール"

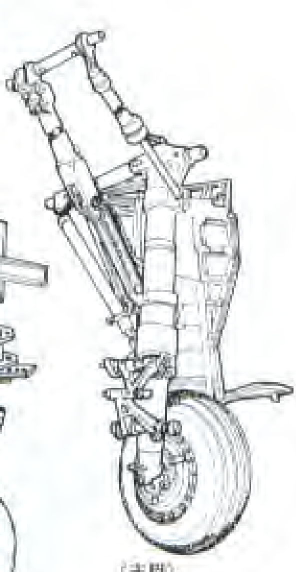
〈ラムエア・タービン〉



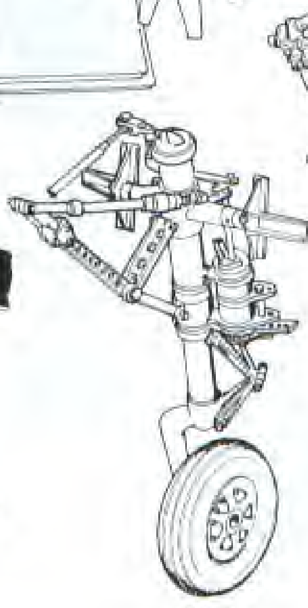




〈アレスティング・フック〉
黒と白のダンダラ模様(2in)



〈主脚〉



〈前脚〉

コンベアF-102 デルタダガー

スペシャル・グラフ

Convair F-102 Delta Dagger

F-102"Deuce"は，1,000機以上生産された数少ない傑作戦闘機の1機である。しかし，流れるようなラインとはうらはらに，その開発は茨の道であった。そしてそのDueceを救ったのが，ドイツとアメリカで研究された新技術であったというのも，この機体を知る上で興味深い事実である。

PHOTO U.S. AIR FORCE



↑1953年10月24日に初飛行したYF-102 1号機(53-7994)。開発開始以来2年7ヵ月をもってようやく完成したYF-102だが，9日後に墜落してしまい，試験は2号機が引き継いだ。このあと増加試作型8機が生産ラインに並んでいたが，飛行実験の結果音速突破は困難とわかり，改設計をせまられた。

→わずか1機の試作のみに終り，戦闘機としては失敗に終ったXF-92。開発にはMe163の設計者として知られるアレキサンダー・リピッシュ博士がNACAとコンベアに協力する形で参画しており，F-102の実験的な原型機といえる。

↓同じ角度から見たYF-102増加試作型8号機(左)とYF-102A(右)。エーリア・ルール，コニカル・キャンバの有無に注意。YF-102での音速突破が不可能と見たコンベア社では，生産ライン上の11号機(順調に行っていれば量産1号機となる予定だった)を急きょ改造，当時NACAのリチャード・ホイットコム技師の手で研究が進められていたエーリア・ルールを採用した。改造は胴体を延長してコカ・コーラ型のくびれをつけるとともに，主翼前縁にコニカル・キャンバ(ねじり下げ)をつけ，離陸性能を向上させた。



PHOTO U.S. AIR FORCE

PHOTO GENERAL DYNAMICS



PHOTO GENERAL DYNAMICS



PHOTO GENERAL DYNAMICS







PHOTO GENERAL DYNAMICS

⬆2機生産されたYF-102Aの1号機(53-1787)。YF-102の11号機を改造した機体で，初飛行は1954年12月20日。2度目のテスト飛行で待望の超音速飛行に成功した。量産型とは細部が異なる。
⬆AIM-4A/Cの発射試験を行なうF-102A-90-CO(57-825)。ミサイル・ベイには6発のファルコンが搭載でき，本機の場合SARH方式のAIM-4A 1発とIRH方式のAIM-4C 3発を搭載している。F-102Aは機首のMG-10AWCSとSAGEシステムとのデータリンクにより攻撃する。
⬅ラインアップした初期量産型。手前がF-102A-15-CO(53-1798)，後方がA-25-CO(53-1813)だが，-25は改修により後期量産型同様の大型垂直尾翼になっている。このほか初，後期型の違いはスピード・ブレーキの面積増大など。



PHOTO U.S. AIR FORCE

PHOTO T. HOSHINA





↑アラスカ山脈をバックに飛行するアラスカ航空軍団(AAC),21CW/31FISのF-102A-65-CO(56-1279)。AACはアラスカ軍指揮下にあり、ADC, NORADと密接な関係をもち、防空・早期警戒の任にあたっている。この31FISも同じくF-102を装備する317FISとともにエルメンドルフに展開していた。

←小牧基地へオーバーホールのため着陸する51FIW/82FISのF-102A-80-CO(56-1470)。那覇基地に駐留していた部隊で、韓国の水原に分遣隊を派遣していた。なお機首のIRセンサーは、機密保持のためはずされている。

↙横田基地へ着陸、駐機位置へ向かう51FIW/16FISのTF-102A-40-CO(55-2335)。TF-102AはF-102Aの前部胴体を再設計し、サイド・バイ・サイドの複座座席にした練習型で、111機生産された。初飛行は1955年11月8日で、テストの結果バフェッティングに見舞われ、キャノピーフレームにボーテックス・ジェネレーターを追加した。なお16FISは朝鮮戦争中はF-86E/Fを駆って飛鳥から金浦、水原と転戦、同じ51FIWの39/25FISとともに14人のエースを生んだ歴戦の部隊。その後F-86Dを経て、F-102に機種改変した。





➡1963年，フロリダ州のティンダル空軍基地で行なわれた"ウィリアム・テル'63"参加機の列線。ADC(防空軍団，後のADCOM，ADTAC)の戦技競技会であるウイリアム・テルには，米本土の防空部隊はもとより，USAFE，PACAF，AACなどからインターセプターたちが駆けつけ，日頃の技を競う。手前2列はF-102の列線で，三沢から参加した4FISやAACの31FIS，ペンシルバニアANGの146FIS，ADCの460FISなどの姿が見える。
⬇MASDCに保管されていたADC 57FISのF-102A-60-CO(56-1109)。57FISはアイスランドのケプラビック空港に駐留する部隊で，1973年，F-4Cに機種改変するまでは，レギュラー部隊の中では最後のF-102飛行隊だった。

PHOTO U. S. AIR FORCE

CONVNR F-102 DELTA DAGGER was the world's first delta-wing fighter with a total production surpassing the ear-mark of 1,000 aircraft. Later it became known more popularly as "Deuce" and proved to be the most important fighter of 1950's. The first prototype designated as YF-102 flew its maiden flight on 24 October 1953. The Fighter was distinguished with its Hughes MX-1179 system which included radar, computer and guided missiles. The F-102 also carried FFARs (Folding-Fin Aircraft Rockets) in the missile bay doors. Introduced here are its prototypes earlier version of production models, and those flown by 31FIS/21CW of Alaska Air Command as well as those from 82FIS/51FIW, 16FIS/51FIW and 57FIS/ADC.

PHOTO K. TOKUNAGA





PHOTO U. S. AIR FORCE



PHOTO U. S. AIR FORCE

↑スクランブル発令に，待機所から愛機に駆け寄る64FISのパイロット．1965年末に本格化した北爆にともない，手薄になりがちな基地防空任務にADSF1W指揮下の64,509FISからF-102A 18機をベトナムに派遣，ダナン，カムラン・ベイ(ベトナム)，ドンムアン(タイ)に分遣隊をおいた．しかし一度も敵機と交戦することなくベトナムを去った．

↑1963年に行なわれたNATO合同演習"BIG LIFT"に参加した526FISのF-102A-70-CO(56-1268)．インテイク上にはNATO共通のレーダを表わすステンシル(米軍では使用していない)が描かれているほか，アーマメント・プラカードにはHOT(実弾)と書きこまれており，冷戦下の緊張がうかがえる．

➡F-102Aと並んだF-106A 3号機．F-106はF-102Aのエンジン強化型F-102Bとして開発されたが，F-106と改称され，現在もADTACの主力として活躍している．

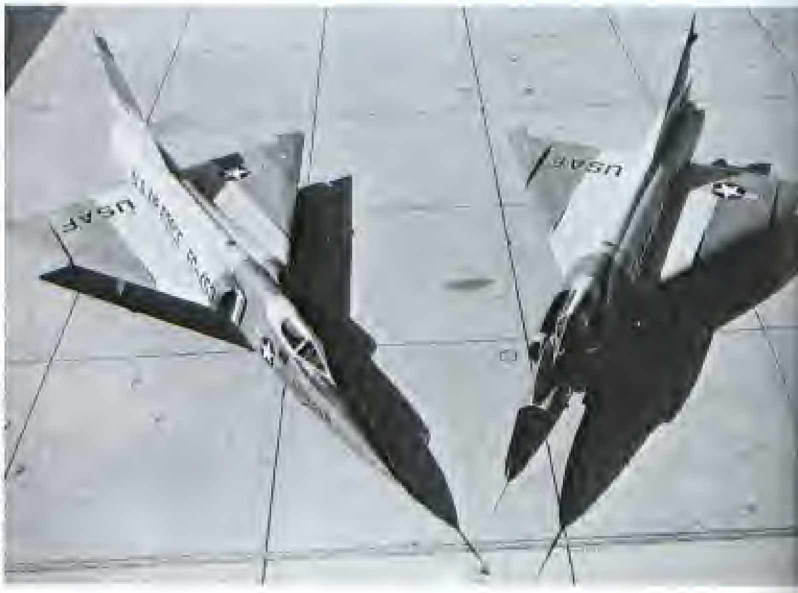


PHOTO GENERAL DYNAMICS